3,80 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 3
März 2007
56. Jahrgang

Deutschland 3,80 €
Österreich 4,35 €
Schweiz 7,60 sFr
Benelux 4,50 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,15 €
Norwegen 49,- NOK

B13411

Flohrs Durchfahrtshaus
Groß in kleiner Serie

Werkstatt:
Der JANO-W50

TESTS
- Märklins E10.3
- Fleischmanns Lint 41



Alle reden vom Wetter
Die Bahn erst recht

Stadtbahn-Jubiläum
125 Jahre durch Berlin

Die Drei von der Königsklasse
Auftritt im Höllental

Pioniertat Eisenbahnstiftung

Die Raritäten-Retter

Im Dienst der Allgemeinheit

Inhalt

VORBILD

MODELL

AUSSERDEM

Lahmgelegt 30

Der Eisenbahnverkehr kam erstmals flächendeckend zum Erliegen. Schuld war Orkan „Kyrill" im Januar.





76 Lkw aus Ludwigsfelde

Der IFA-W 50 war allgegenwärtig in der DDR. Von JANO gibt es einen Bausatz für den Maßstab 1:87.



16 Für die Nachwelt

Joachim Bügel, Udo Kandler und Norbert Bartel retten private Bildersammlungen und arbeiten sie auf.



Titel: SVT Köln 1938 im RAW Wittenberge, kl. Foto: v.l. U. Kandler, N. Bartel und J. Bügel. Foto: SVT (gr. Bild) Walter Hollnagel, kl. Bild Haucke.

36 Mitten durch Berlin

Der Geschichte der Stadtbahnstrecke folgen wir im ersten Teil von ersten Plänen bis in die 1930er-Jahre.



98 Fahr zur Hölle

Die Belgier Patrick, Alain und Jan, auch als PAJ-Modelbouw bekannt, bauten eine sehenswerte Spur-I-Segmentanlage.



BAHNWELT AKTUELL

CITY-TUNNEL LEIPZIG

Leonie läuft

Foto: Freistaat Sachsen



Die gigantische Leipziger Schildbohrmaschine absolviert im Februar 2006 bei ihrem Hersteller, der Herrenknecht AG, in Schwanau einen Probelauf.

● Seit dem 15. Januar 2007 ist die Tunnelbohrmaschine, die beide Röhren für den City-Tunnel Leipzig vortreiben soll, in Aktion. Am 11. Januar wurde sie von der Tunnelpatin Angelika Meeth-Milbradt, Gattin des sächsischen Ministerpräsidenten Prof. Dr. Georg Milbradt, auf den Namen „Leonie" getauft. Dieser Name wurde von den Lesern der „Leipziger Volkszeitung" gewählt. Rund 2000 Leipzigerinnen und Leipziger wohnten der Taufe am Bayerischen Bahnhof bei. Die Tunnelvortriebsmaschine ist 65 Meter lang und wiegt rund 1100 Tonnen, der Schild hat einen Durchmesser von neun Metern. Zuerst wird die Oströhre aufgefahren und nach der Schildfahrt am Hauptbahnhof der Bohrkopf demontiert. Der Nachläufer wird durch die fertige Röhre zurückbewegt. Die zweite (westliche) Röhre wird nach dem Zusammenbau wieder am Bayerischen Bahnhof gestartet. Die drei Tunnelstationen Markt, Wilhelm-Leuschner-Platz und Bayerischer Bahnhof entstehen in offener Bauweise. Der Bahnkörper in den Tunnelröhren wird als feste Fahrbahn ausgeführt, die Oberleitung als Stromschiene. Sachsens Wirtschaftsminister Thomas Jurk (SPD), der der Taufe am 11. Januar beiwohnte, mahnte die Bauleute, „mit der Leipziger Innenstadt vorsichtig zu sein". Bis zuletzt hatte es immer wieder Komplikationen mit Gebäuden oberhalb der Tunneltrasse gegeben, auch während des Tunnelbaus dürften Probleme nicht auszuschließen sein. Daher bleibt abzuwarten, ob Kostenrahmen (nach aktuellem Stand 585 Millionen Euro) und Zeitplan (drei Jahre) eingehalten werden können.

SIEMENS

60 E-Loks für Belgien

● Siemens Transportation Systems (STS) hat von der staatlichen Bahngesellschaft SNCB einen Auftrag über 60 Mehrsystem-Loks erhalten. Das Gesamtvolumen beträgt 211 Millionen Euro. Für Siemens ist es der erste Auftrag für E-Loks in Belgien. Die SNCB erhält eine 6000 kW-starke, vierachsige Lokomotive des Typs Eurosprinter ES 60 U3. Die Lokomotiven werden zwischen Januar 2009 und Juni 2010 geliefert. Sie sollen im Personenverkehr eingesetzt werden und ältere Loks ersetzen sowie zusätzliche Kapazitäten schaffen. Im Vertrag ist eine Option auf weitere 60 Lokomotiven enthalten. „SNCB entscheidet sich damit für eine moderne, leistungsfähige und zuverlässige Lokomotive mit sehr breit gefächerten Anwendungsmöglichkeiten", so Wolfram Seiler, Leiter des Geschäftsgebietes Locomotives von STS. Neben dem Einsatz in Belgien ist geplant, Betriebszulassungen in den Netzen der Nachbarländer zu erwirken.

NIEDERSACHSEN

Aus für Rinteln – Stadthagen

● Zum 30. Juni 2007 wird der Schienengüterverkehr auf der Strecke Rinteln – Stadthagen der Rinteln-Stadthagener Verkehrsgesellschaft (RStV) eingestellt. Die Stilllegung erfolgt vor dem Hintergrund drastischer Tonnageeinbrüche sowie des Verkaufs der Anteile des Landes Niedersachsen am bisherigen RStV-Mehrheitsgesellschafter, der Osthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE), an die Arriva-Bachstein GmbH. Derzeitige Gesellschafter der RStV sind neben der OHE der Landkreis Schaumburg sowie die Städte Rinteln, Stadthagen und Obernkirchen. Nach dem OHE-Verkauf können die übrigen RStV-Gesellschafter nicht mehr davon ausgehen, dass der neue Mehrheitsgesellschafter Arriva-Bachstein die jährlichen Verluste zwischen Rinteln und Stadthagen weiter mitträgt. Das Verkehrsaufkommen auf der 20,4 Kilometer langen RStV-Strecke sank von 100 000 Tonnen im Jahr 2005 auf nur noch 20 000 Tonnen im vergangenen Jahr. Ab dem 1. Juli 2007 wird die RStV auf Beschluss des Aufsichtsrates in ein reines Eisenbahninfrastrukturunternehmen umgewandelt – allerdings befristet bis zum Jahr 2009. Dann wollen der Landkreis und die drei Kommunen letztmalig einen Defizitausgleich vornehmen. Während der Landkreis in der Erhaltung der Infrastruktur in Trägerschaft der öffentlichen Hand Chancen für eine mittelfristig höhere Nachfrage im Schienengüterverkehr sieht, hatte die Stadt Rinteln einen sofortigen Ausstieg aus dem Gesellschafterkreis favorisiert.

Foto: Schumann



Am 15. März 1999 rangiert RStV-Lok 150 005 im Bahnhof Rinteln Nord. Ab dem 30. Juni 2007 ist damit Schluss und die RStV wird zum reinen Infrastrukturunternehmen umgewandelt.

ERZGEBIRGSBAHN

Fünf Jahre Erfolg



Foto: Seraphin

Am 29. Dezember 2006 verlässt 642 231 den Bahnhof Schönfeld-Wiesa. Dieser soll 2007 durch einen ortsnäheren Haltepunkt ersetzt werden.

● Auf dem richtigen Weg sieht sich die Erzgebirgsbahn (EGB), die auf insgesamt 217 Kilometern vier Strecken betreibt: Zwickau – Johanngeorgenstadt, Chemnitz – Aue, Chemnitz – Flöha – Annaberg-Buchholz – Bärenstein und Chemnitz – Flöha – Olbernhau-Grüntal. Lutz Mehlhorn, der Leiter der 100-prozentigen DB AG-Tochter, teilte Mitte Januar mit, dass die EGB im abgelaufenen Jahr rund 1,5 Millionen Menschen und damit 25 Prozent mehr Fahrgäste befördert hatte als 2005. Nach Mehlhorns Einschätzung beginnen sich die bislang getätigten Investitionen in das Streckennetz (rund 137 Millionen Euro) auszuzahlen. Auf allen vier Strecken strebt die EGB ab 2008 deutlich kürzere Fahrzeiten an. Dieses Jahr werden im April Bauarbeiten auf der Zschopautalbahn weitergeführt, dabei werden auch Bahnhöfe zurückgebaut oder verlegt. Nach Fertigstellung aller Arbeiten soll die Fahrzeit von Chemnitz bis Bärenstein nur mehr 87 Minuten (2003: 128 Minuten) betragen.

SCHWEIZ

Erste Gotthard-Straßen-Lok



Foto: Wuhrmann

Die Ae 6/6 11406 soll ab etwa 2008 als Denkmallok aufgestellt werden.

● Die Ae 6/6 11406 „Obwalden" war am 14. Dezember 2006 die erste Gotthard-Lok, die den Weg durch den Gotthard-Straßentunnel nahm. Auf zwei Tiefladern führte die vorläufig letzte Fahrt der Lok ab Bellinzona in ihren heimatlichen Paten-Kanton, den sie während ihrer 50-jährigen Dienstzeit nie sah. Bisher hatte die schmalspurige Brüniglinie den Weg nach Obwalden verwehrt. Der letzte Lebensabschnitt der Ae 6/6 führt sie als Denkmallok nach Alpnachstad. Doch vorher bezieht sie einen Zwischenlagerplatz für die äußere Aufarbeitung. SBB Cargo hatte zuvor die Lok SBB Historic übereignet. Historic gab dann die Lok als Dauerleihgabe an die Gemeinde Alpnach weiter. Der eigens gegründete „Verein 11406" ist für die Lok und damit verbundene Projekte verantwortlich. Im Fahrzeuginneren wird eine Modelleisenbahnanlage entstehen, die später auch der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden soll.

Kein Sturm im Wasserglas



Dr. Karlheinz Haucke

Nach der Messe ist vor der Messe. Und wie schnell wieder ein Jahr verging, stellen wir jeweils Anfang Februar in Nürnberg fest. Dort vertraute Gesichter zu treffen, steht für Kontinuität, doch sie werden weniger. Nicht unbedingt aus rein biologischen Gründen, wohl auch, weil sich die Modellbahnbranche in einem Umbruch befindet, der eben (ge-)sichtbare Spuren hinterlässt.

Apropos Umbruch, Orkan Kyrill hat in Deutschland unter Mitwirkung von Bahnchef Hartmut Mehdorn für ein Novum gesorgt, das selbst in den letzten Tagen des Zweiten Weltkriegs seinesgleichen sucht: Praktisch flächendeckend kam im Verlauf des 18. und 19. Januars der Schienenverkehr zum Erliegen. Im besonders hart betroffenen Nordrhein-Westfalen waren noch Tage später nicht alle Störungen behoben.

Abgesehen vom Wetter zeigten drei Faktoren ihre eigentlich vorhersehbare Wirkung: Zum einen fehlt das Personal früherer Jahrzehnte allein schon in schierer Zahl. Zum anderen erweist sich der Fahrdraht als besonders empfindliches Glied in der Kette. Und schließlich werden die allenthalben favorisierten Triebwagengarnituren im Gegensatz zu lokbespannten Zügen als zu leicht befunden, was ja nicht nur bei Sturm, sondern auch beim Flockenwirbel erfahrungsgemäß für Probleme sorgt.

Und dass auch unbefestigte, nichttragende Stahlträger – da steht Berlins Hauptbahnhof ganz in der Folge des barocken Prinzips vom mehr Schein als Sein – zur fallenden Last werden können, ist ebenfalls nur für die Verantwortlichen eine Überraschung.

Bahnwelt Aktuell

— SÄCHSISCHE SCHMALSPURBAHNEN —

Köpcke-Preis und IK

● Im Dezember 2006 vergab der Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen (VSSB) erneut den jährlichen Claus-Köpcke-Preis. Insgesamt gingen 50 Vorschläge ein. Den ersten Preis erhielt die Traditionsbahn Radebeul für die mittlerweile über 30-jährige Traditionspflege und insbesondere für den Erhalt eines historischen Zuges aus der Zeit um 1900. Der zweite Preis ging an den Schwarzbachbahn-Verein, der den Bahnhof Lohsdorf an der ehemaligen Strecke Goßdorf-Kohlmühle – Hohnstein wieder aufbauen will. Über den dritten Preis freut sich der Förderverein Westsächsische Historische Eisenbahnen für die Sanierung des Empfangsgebäudes in Schönheide-Süd. Der bekannte Eisenbahnfotograf Günter Meyer aus Aue erhielt den Sonderpreis für sein Lebenswerk. Der VSSB berichtet außerdem vom wachsenden Kontostand (derzeit etwa 300 000 Euro) für den Neubau einer IK und Sachleistungen. In diesem Jahr sollen die ersten Bauteile präsentiert werden.


Foto: Mann

Eine Show der besonderen Art veranstaltete die Nordbayerische Eisenbahn (NBE) am Nachmittag des 29. Dezember 2006. Vorausgegangen war das Zusammenziehen aller NBE-Loks am Standort im Hafen Aschaffenburg, wo eine einmalige Parade aller NBE-212 an der Drehscheibe des Betriebswerkes aufgestellt wurde. Teilgenommen haben 212 256, 261, 270, 297 und 311, die sich in den NBE-Hausfarben präsentieren, flankiert von der gemieteten 212 089, der nun gekauften W232.05 und der 202 547. Abgeschlossen wurde die kleine Feier am Abend mit einem hübschen Feuerwerk aus der Drehscheibengrube.

Zwischenhalt

■ **Korrektur: Ostbahnhof** und nicht den Bahnhof Lichtenberg in Berlin zeigt unser Bild in Heft 2 auf Seite 8. Die Züge nach Russland und in die Ukraine rollen seit 10. Dezember 2006 wieder über die Stadtbahn.

■ **Die S-Bahn Berlin GmbH** feiert 2006 als ihr Rekordjahr: Rund 375 Millionen Fahrgäste (2005: 357 Millionen) bilden ein Plus von 5,3 Prozent. Maßgeblich verursacht sei der Zuwachs durch das neue Ringkonzept und die Fußball-WM.

■ **Die Schmalspurbahn auf Rügen** wird vom Land Mecklenburg-Vorpommern ab 2008 ausgeschrieben. Bestandteil sind Verkehrsleistungen im SPNV, Erhalt der Infrastruktur und gegebenenfalls historischer Betrieb. Die Laufzeit des Auftrages soll zehn mit Option auf 20 Jahre betragen.

■ **Zwischen Borken und Dorsten** im neuen Emscher-Münsterland-Netz der Nordwestbahn (MEB berichtete) werden aufgrund des starken Fahrgastzuspruchs zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt.

■ **ÖBB zum Ersten:** Wegen steigender Fahrgastzahlen ist die ÖBB gezwungen, Wagen aus dem Ausland anzumieten. Neben Deutschland, der Schweiz und Italien musste auch auf Wagen aus Rumänien, Polen und Ungarn zurückgegriffen werden.

■ **Die Berliner Verkehrsbetriebe GmbH** (BVG) testet eine neue Anti-Scratching-Folie: Ein U-Bahn-Zug erhielt auf allen Fensterscheiben eine Folie mit BVG-Logo, Berliner Symbolen und Verkehrsmitteln.

■ **Die Nord-Ostee-Bahn** verzeichnet steigende Fahrgastzahlen zwischen Niebüll und Tondern (Tønder) in Dänemark: 41 400 Fahrgäste waren es 2006, bei der Übernahme 2003 waren es noch 18 000. Auf der Wunschliste der NOB steht ein durchgehender Betrieb bis nach Esbjerg.

■ **ÖBB zum Zweiten:** Die Österreichische Bundesbahn (ÖBB) soll nochmals neu strukturiert werden. Das sagte Österreichs neuer Verkehrsminister Werner Faymann. Die neue Struktur soll den Durchgriff der Holding auf die Einzelgesellschaften ermöglichen. Österreich wird seit Mitte Januar von einer SPÖ-ÖVP-Koalition regiert.

■ **Über Fahrgastrückgang** klagt die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS). Mit gezielten touristischen Maßnahmen und besserer Kooperation mit ortsansässigen Hotels und Pensionen sollen wieder mehr Menschen mit der OBS fahren.

■ **Gegen Expansionspläne der DB AG** wehrt sich das Netzwerk Privatbahnen. In einem Brief an die Mitglieder des Bundestags-Verkehrsausschusses fordern die Mitgliedsunternehmen, „dem Thema Bahn die drohende Überkomplexität zu nehmen und endlich Rahmenbedingungen zu schaffen, die eine Ordnung des Marktes durch fairen Wettbewerb erlauben“.

■ **Die Hamburger Hochbahn** will sich an weiteren Nahverkehrsunternehmen beteiligen und gründete mit der „BeNEX GmbH“ dazu eigens eine Expansionsgesellschaft.

■ **Die Gleisanschlussförderung** des Bundes wird nach Angaben des EBA zu wenig genutzt. Von 72 Millionen Euro, die 2006 zur Verfügung standen, seien gerade 13 Millionen Euro bewilligt worden. Die Allianz Pro Schiene forderte Wirtschaftsminister Michael Glos und Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee auf, das Förderprogramm bekannter zu machen.

■ **Die Eisenbahnaufsicht** ist Streitpunkt in Bundestag und Bundesrat. Während eine Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) die alleinige Aufsicht durch das EBA vorsieht, fordern einige Bundesländer eine Öffnungsklausel für eigene Aufsichtsbehörden. Sie befürchten Kostensteigerungen durch überzogene Sicherheitsanforderungen seitens des EBA.

■ **Das EU-Parlament** hat am 18. Januar 2007 das dritte Eisenbahnpaket beschlossen: Der EU-Lokführerschein wird eingeführt. Fahrgäste erhalten EU-weit umfassende Rechte, und die Schienennetze sollen auch im grenzüberschreitenden Verkehr dem Wettbewerb geöffnet werden.

NIEDERSACHSEN

OHE verkauft



Foto: Emersleben

Die Ex-250001, der Vorserien-Tiger, wurde mit nachträglich angebautem Rammschutz von der OHE adoptiert.

● Jetzt ist auch die Osthannoversche Eisenbahn AG (OHE) im Besitz des britischen Arriva-Konzerns. Schon länger war bekannt, dass das Land Niedersachsen, dem 82,9 Prozent gehörten, sich von seiner Beteiligung trennen wollte. An der Ausschreibung nahm am Ende jedoch nur Arriva als einziger Bieter teil und erhielt schließlich auch den Zuschlag. Nach der Regentalbahn und der Prignitzer Eisenbahn ist die OHE die dritte Regionalbahn, die der Arriva-Konzern in sein Portfolio aufnimmt. Die OHE betreibt Güterverkehr auf eigenen Strecken nordöstlich von Hannover und ein weit verzweigtes Busliniennetz in Niedersachsen, das sich zwischen Braunschweig und Cuxhaven erstreckt. Sie ist aber auch am lukrativen Regionalzug „Metronom“ beteiligt, der vermutlich das Filetstück des OHE-Pakets gewesen sein dürfte. Die etwas enttäuschende Nachfrage zur OHE dürfte an der Vielschichtigkeit der OHE gelegen haben. Aus kartellrechtlichen Gründen kam die DB AG als Käuferin nicht in Frage.

■ **Beim Franken-Sachsen-Express** kam es im Feiertagsverkehr zu Engpässen, weil nicht genügend 612-Triebzüge zur Verfügung standen. Aufgrund der bis zu 150-prozentigen Überbelegung musste die Neigetechnik abgeschaltet werden.

■ **Aus GFK** (glasfaserverstärktem Kunststoff) besteht der neue Haltepunkt Koppelweg an der Strecke Rövershagen – Graal-Müritz. Der 100 Meter lange Bahnsteig soll die Möglichkeiten dieser Technik demonstrieren.

■ **Armin Keppel,** Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA), ist mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet worden.

■ **Transnet** hat ein Prämiensystem für Beschäftigte im personenbedienten Verkauf durchgesetzt: Die Beschäftigten werden an ihrem Fahrkarten-Umsatz beteiligt. Bündnis 90/Die Grünen kritisieren die Vereinbarung: Es bestehe ein Anreiz, teurere Fahrkarten zu verkaufen, was Verbraucherschutzverbände wiederholt kritisierten.

■ **In Dänemark** haben die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister mehrerer Großstädte gefordert, die Bahnstrecken für Hochgeschwindigkeitszüge auszubauen und zu elektrifizieren. Sie reagieren damit auf die wachsende Zahl von Langsamfahrstellen und die nicht einsatzfähigen neuen IC 4-Dieseltriebwagen.

UNGARN

Museumsreif



Foto: Haslebner

Am 23. Dezember 2006 treffen sich in Körmend MAV-M62.303 mit Güterzug 44366 und Bzmot als Zug 9154.

● An der MAV-Strecke Steinamanger (Szombathely) – St. Gotthard (Szentgotthard), KBS 21, befindet sich der Bahnhof Körmend. Dort zweigt eine Strecke nach Zalalöve ab, wo Anschluss an die neugebaute Magistrale Budapest (Ungarn) – Koper (Slowenien) besteht. Der Bahnhof in Körmend ist seit der Eröffnung der Ungarischen Westbahn fast unverändert geblieben. Er ist noch mit alten Flügelsignalen ausgerüstet. Auch die MAV-Triebfahrzeuge könnten zumindest noch aus der Zeit des Sozialismus sein: Die Güterzüge sind geprägt von der Reihe M62 und die Personenzüge von M41 und Bzmot-Triebwagen, nur die ÖBB fährt mit ihren neuen Fahrzeugen auf dieser Strecke (Talent und 2016). Die ungarische Staatsbahn MAV übergibt die Strecke Steinamanger – St. Gotthard demnächst an die GySEV und es könnte sein, dass sie dann elektrifiziert wird.

Bahnwelt Aktuell



Foto: Krause

Am 2. August 2006 sonnte sich diese Lok (Vossloh 5001603/2006), die schon das UIC-Symbol „F" trug, noch in Kiel.

VOSSLOH

ATC bestellt 19 Loks bei Vossloh

● Der europaweit tätige Vermieter von Lokomotiven, Angel Trains Cargo NV/SA mit Sitz in Belgien (ATC), hat bei der Vossloh Locomotives GmbH in Kiel weitere 19 dieselhydraulische Loks verschiedener Baureihen mit unterschiedlichen Umrüstpaketen im Gesamtwert von rund 48 Millionen Euro in Auftrag gegeben. Bei den bestellten Loks handelt es sich im Wesentlichen um den Typ G 2000 BB mit einer Leistung von 2240 kW und einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. ATC wird die Loks an EVU vermieten, die diese hauptsächlich in Frankreich, aber auch in Deutschland, Belgien, den Niederlanden und Italien einsetzen. Die ersten Loks werden noch im Januar ausgeliefert, bis Jahresende soll der Auftrag abgewickelt sein. Der langjährige Vossloh-Kunde ATC hat über 40 G 2000 BB im Bestand, jedoch noch keine mit Zulassung für das französische Streckennetz. Da SNCF-Fret plant, mehrere G2000 von ATC zu mieten, absolviert seit Jahresende 2006 erstmals eine G 2000-3 BB die notwendigen Zulassungsfahrten für Frankreich von Strasbourg aus.

Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Gerlach

● Anfang Dezember hatte 101070-1 noch die Ehre, in Verkehrsrot den Premieren-RE auf Bayerns schnellster Bahnachse zwischen Nürnberg und München zu ziehen, und seit Anfang des Jahres 2007 erfreut sie Eisenbahnfreunde als eine der jüngsten und vielleicht eine der gelungensten Werbelokomotiven, die bisher für die DB AG fuhren. Aggressiv sieht der Adler aus, der die eine Stirn der Lok beherrscht, passend zum Werbekunden, der diese Lok in Auftrag gab. Wir wollen von ihnen wissen, wer sind die Adler aus Mannheim?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. März 2007 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer DVD aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Januarheft lautete: „(Stainzer) Flascherlzug" und „Stainz". Die Gewinner sind: Ullrich, Franz, 87600 Kaufbeuren; von Palubicki, Werner, 23795 Negernbötel; Riegler, Ernst , A-2563 Pottenstein; Thiele, Wilfried, 18299 Dolgen am See; Struck, Lothar, 08062 Zwickau; Knieriem, R., Mülheim/M.; Schmucki, Lorenz, CH-3800 Interlaken; Muhs, Klaus, 44653 Herne; Böttcher, Peter, 06667 Weißenfels; Dratz, Martin, 73230 Kirchheim; Bauer, Günter, 90480 Nürnberg; Rudolf, Kurz, 95509 Marktschorgast; Koschany, Jannis, 81667 München; Stafl, Milos, CZ-266 01 Beroun; Schaab, Ernst, 34308 Bad Emstal; Merz, Gotthilf, 72459 Albstadt; Bergmann, Uwe, 06502 Weddersleben; Weiß, Peter, 08459 Neukirchen; Fais, Beate, 79350 Sexau; Scheibelberger, Walter, A-2261 Angern.

PRIVATBAHN

Aus für Ecco-Cargo-Hanseat

● Die Güterzüge von Köln zum Holcim-Werk in Lägerdorf wurden bis Ende 2006 vom Ecco-Cargo-Hanseat der Mittelweserbahn (MWB) bis Itzehoe gefahren. Anfang 2007 hat diesen Zug die HGK (Häfen und Güterverkehr Köln AG) übernommen. In den Zügen wird Braunkohlenstaub zur Verfeuerung im Holcim-Werk zur Zementproduktion geliefert. Auf der nicht elektrifizierten Strecke von Itzehoe nach Lägerdorf fährt weiterhin die Norddeutsche Eisenbahngesellschaft (NEG), die bis Ende 2006 als Subunternehmer der MWB fuhr. Ab 2007 fährt sie den Zug selbst. Seit dem 1. November 2006 heißt die gesamte Güterzugsparte der NEG mit ihren Niederlassungen in Trier, Uetersen und Niebüll „CFL Cargo Deutschland". Lediglich der Personenverkehr zwischen Niebüll und Dagebüll soll weiterhin als NEG firmieren. Bis etwa November 2006 wurden die Züge von der Lok 02 der NEG-Uetersen zwischen Itzehoe und Lägerdorf gefahren. Diese Lok wurde von dort abgezogen und ging anschließend ins AKN-Bw Hamburg-Billbrook zur Reparatur. Als Ersatz kam von der NEG-Niebüll die DL 2 nach Lägerdorf. Diese Lok fährt in der Regel in Niebüll wegen ihrer Wendezugsteuerung den Personenzug zwischen Niebüll und Dagebüll, diesen hat nun der NEG-T4 übernommen. Über den langfristigen Lokeinsatz der CFL Cargo Deutschland nach Lägerdorf konnte man keine Angaben machen. Güterwagen für die NEG in Uetersen werden seit Anfang 2007 von der Mittelweserbahn bis Tornesch gefahren und dort an die NEG übergeben.



Die DL 2 der NEG-Niebüll im Holcim-Werk in Lägerdorf hat am Sylvestertag 2006 frei.

Foto: Brüggemann

Der Schwellenleger

Einstürzende Neubauten

„Das ist natürlich das Letzte, womit wir gerechnet haben." Das darf man Hartmut Mehdorn, dem Chef der DBAG, glauben: Ausgerechnet am neuen Berliner Hauptbahnhof, dem Prunkstück der Bahn in der Hauptstadt, wurden durch die Gewalt des Orkans „Kyrill" zwei jeweils zwei Tonnen schwere Stahlelemente von der Fassade abgerissen. Während sich eines verkeilte, stürzte das andere in die Tiefe. Wohl nur dem am 18. Januar 2007 seit Stunden stillgelegten Betrieb ist es zu verdanken, dass sich nur wenige Menschen am Ort aufhielten und niemand getroffen wurde. Falls es Opfer gegeben hätte, wäre es wenig tröstlich gewesen, dass es sich nur um schmückende Fassadenteile und nicht um tragende Elemente handelte. Nun müssen Architekten und Statiker das Unglück untersuchen. Vor allem der Statiker hat Bauten und deren Teile nach Normen (DIN, ISO) und den, wie es heißt, „anerkannten Regeln der Technik" auszulegen, die auch für Windkräfte Richtlinien geben. Und natürlich ist die Bauabnahme gefragt, ob sie richtig hingeschaut hat! Denn die Außenstreben waren, wie es in der Fachsprache der Architekten heißt, schwimmend gelagert und sollten durch ihr Eigengewicht halten. Die DBAG sieht sich denn auch schuldlos: Weder in der Planungsphase und im Genehmigungsverfahren noch bei der Bauausführung und Bauabnahme habe es Sicherheitsbedenken gegeben. Während sich Bahn und bauausführende Firmen auf ein Beweissicherungsverfahren geeinigt haben und die Stahlträger nunmehr nachgerüstet wurden, war am Tag nach den Schäden vom Chefarchitekten Meinhard von Gerkan wenig zu hören. Erst nach der zweiten Sperrung des Bahnhofs meldete sich das „Star"-Architektenbüro auf der eigenen Homepage: „Bevor die Erforschung der Ursache ein klares Ergebnis erbracht hat, bleiben Schuldzuweisungen reine Spekulation." Das ist nachvollziehbar. Aber jede eigene Verantwortung wird trotzdem sofort bestritten: „Sicher ist auch, dass das Architekturbüro von Gerkan, Marg und Partner an diesem Unglück kein Verschulden hat, da es sich entweder um einen Fehler der Statik, der Bauausführung oder der Bauüberwachung handelt." Bleibt die Frage, wofür ist eigentlich der bestens entlohnte Architekt überhaupt verantwortlich?



Foto: Doll

Die jüngste Werbelok der ÖBB ist 1016.047. Seit Ende 2006 wirbt sie für die Versicherungsgesellschaft „Wiener Städtische". Die Lok wurde im Rahmen einer privaten Feier am 29. November 2006 im Siemens-TS-Werk Simmering präsentiert und wird seither österreichweit eingesetzt.

BOMBARDIER

Loks für Spanien

Bombardier Transportation hat mit der spanischen Staatsbahn RENFE einen Vertrag über die Lieferung von 100 TRAXX-F140 DC-Lokomotiven unterzeichnet. Der Vertrag hat ein Gesamtvolumen von rund 416 Millionen Euro und beinhaltet auch die Wartung der Loks für 14 Jahre. Die Auslieferung der ersten Gleichstrom-Güterzugloks soll in der zweiten Hälfte 2008 beginnen und bis 2010 abgeschlossen sein. Der Vertrag sieht vor, dass ein Teil der Fahrzeuge von Bombardier am RENFE-Standort Villaverde in der Nähe von Madrid gebaut wird. Die MITRAC-Antriebssysteme werden ebenfalls in Spanien, im Bombardier-Werk in Trápaga, gefertigt. Die TRAXX-F140-DC-Lokomotiven sind für den Gütertransport in 3-kV-Gleichstrom-Netzen mit einer maximalen Geschwindigkeit von 140 km/h ausgelegt.

BAHNWELT AKTUELL



Foto: David

Für die Logistic Center Hungaria GmbH fahren mehrere frühere deutsche Loks. Derzeit befinden sich drei Ex-DB-V60, zwei Ex-DR-V100 und zehn Ex-DB-212 im Einsatz. Weitere fünf Ex-DB-212 stehen als Ersatzteilspender bereit. Eingesetzt werden die Loks am Raaber (Györ) Güterbahnhof und rund um den dortigen Industriepark, etwa bei der Audi AG. Manchmal kommen sie auch bis zum Personenbahnhof. Am 16. Dezember 2006 warten 212 039 und 212 267 vor dem Ausfahrsignal in Györ (Raab).

ZEITREISE



Foto: Bellingrodt/Sammlung Schumacher

1953

Im Kampf gegen den Schnee und gegen den Berg ist eine 85 des Bw Freiburg auf der Höllentalbahn unterwegs.

Auf dem Gipfel der Höllentalbahn

Am Kilometer 26,5 der Höllentalbahn Freiburg – Neustadt im Schwarzwald liegt der höchste Punkt dieser beeindruckenden Gebirgsbahn, knapp 894 Meter über Normalnull bei Hinterzarten. Zwischen Höllsteig und Hinterzarten befand sich einst einer von zwei Zahnstangenabschnitten, ehe dann im Jahre 1933 die Kraftpakete der Baureihe 85 die Zugförderaufgaben im Adhäsionsbetrieb übernahmen. Die Strecke wurde ab 1936 elektrifiziert für einen Großversuch mit der Wechselstromfrequenz 50 Hertz, und nach dem Zweiten Weltkrieg machten insgesamt fünf E 244 und ein ET 255 die 85 nach und nach überflüssig. Im Jahre 1953, als das obige Bild entstand, waren noch drei 85 planmäßig unter Dampf. 1961 wurden die Dampfloks der Reihe 85 endgültig abgestellt. Die heutigen Regionalbahnen pendeln jeweils im Stundentakt von Freiburg nach Neustadt und nach Seebrugg und ermöglichen bis Titisee einen Halbstundentakt. In Hinterzarten begegnen sich die Züge auf der eingleisigen Strecke.



Foto: Schumacher

2006

Über 50 Jahre später hat hier die Elektrotraktion den Kampf gegen den Winter aufgenommen.

HAMBURG

Abriss der Pfeilerbahn

Die traditionsreiche Hamburger Pfeilerbahn zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und der Norderelbbrücke ist wie der Hamburger Hauptbahnhof bereits vor über 100 Jahren gebaut worden; genauso drei Brücken an der Südausfahrt des Hamburger Hauptbahnhofs. Die Deutsche Bahn AG erneuert nun die Brückenbauwerke Amsinckstraße, Deichtorstraße und Oberhafenbrücke. Die Pfeilerbahn, die auf Backsteinbögen erhöht verlaufende Eisenbahnstrecke, wird ab Ende dieses Jahres ebenfalls komplett neu gebaut. Statt einer Brückenkonstruktion wird in Absprache mit der Stadt Hamburg ein Bahndamm errichtet. Schon aus Hochwasserschutzgründen ist die höher gelegte Bahn notwendig. Um den Zugverkehr auch während der Erneuerung zu gewährleisten, muss mit der Sanierung der anderen drei Brückenbauwerke schon jetzt begonnen werden. Die Bauarbeiten an den drei Eisenbahnbrücken Amsinckstraße, Deichtorstraße und Oberhafenbrücke begannen deshalb schon im Januar 2007. Die Arbeiten an der Deichtorstraße und der Oberhafenbrücke sollen im Herbst nächsten Jahres beendet sein. Die Arbeiten an der Amsinckstraße werden bis Oktober 2009 andauern. Vorrangig werden Autofahrer von den Baumaßnahmen betroffen sein. Der ADAC empfiehlt ihnen, entweder Fahrgemeinschaften zu bilden oder auf den ÖPNV umzusteigen.



Foto: HSB

Die Dampflokomotive 99 5902 (Jung, 1897/261) der Harzer Schmalspurbahnen wurde am 11. Januar 2007 auf einen Straßentransporter verladen. Die 110 Jahre alte Mallet-Lokomotive verließ Wernigerode anschließend mit dem Fahrtziel Meiningen. Im dortigen Dampflokwerk wird die 99 5902 in den kommenden Monaten eine umfangreiche Hauptuntersuchung erhalten.

TOP UND FLOP

TOP: Er wird Millionär!

Die Millionen-Frage im RTL-Wissensquiz mit Günter Jauch hat kürzlich ein gewisser Timur Hahn geknackt. Symphatisch ist, was er mit seinem Gewinn angefangen hätte, selbst wenn es keine Million geworden wäre: „Eine Bahncard 100. Einfach ein bisschen durch die Gegend fahren, ohne darauf achten zu müssen, was man bezahlt." Mit einer Million Euro dürfte jetzt eine Bahncard 100 Gold in Wunscherfüllungsnähe liegen!

FLOP: Geld oder Leben!

Ans Leben geht es nicht, aber dreist ist es schon, was die DB AG verlangt: Von drei Gegnern des Bahnhofs-Projektes „Stuttgart 21" fordert sie über 111 000 Euro. Zwei Privatkläger und der Landesverband des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) hatten gegen die Baugenehmigung für den Tunnelbahnhof geklagt und sind gescheitert. Jetzt stellt ihnen die Bahn sämtliche Gutachterkosten in Rechnung. „Wir arbeiten ehrenamtlich. Die Bahn will Angst schüren und uns weich kochen", erkärt BUND-Verkehrsreferent Klaus-Peter Gussfeld zum Vorgehen.



Foto: Bertrand

Die IGT-Inbetriebnahmegesellschaft Transporttechnik mbH hat am 8. Januar 2007 zwei Loks des neuen Bombardier-Diesellok-Typs 246 und einen Ausrüstungswagen von Kassel zum Prüfring der tschechischen ČD nach Velim überführt. Ab Dresden-Friedrichstadt wurde die Gruppe geschleppt, da das tschechische Eisenbahnamt für eine Weiterfahrt mit eigener Kraft die notwendigen Anträge und technischen Dokumente mindestens ein halbes Jahr im Voraus und in tschechischer Sprache benötigt hätte! In der Vergangenheit konnten solche Überführungen mit eigener Kraft und verminderter Geschwindigkeit bis Velim durchgeführt werden.

SCHWEIZ

„RAlpin"-Bilanz: Steigende Nachfrage

Die Rollende Autobahn (Rola) von Freiburg im Breisgau (D) nach Novara (I) durch die Tunnel am Lötschberg und Simplon beförderte im letzten Jahr in 5091 Zügen 80864 Lkw. Das entspricht einer Lastwagenkolonne von rund 1500 Kilometern Länge. Dabei stieg die Auslastung der täglich 20 Züge von 84 auf 90 Prozent. Das Unternehmen „RAlpin" beabsichtigt, in den nächsten Jahren schrittweise Kapazitäten für jährlich 200000 Lastwagen bereitzustellen. Damit steht „RAlpin" klar im Widerspruch zu der von politischen Kreisen kolportierten Idee, mittels Rola jährlich 400000 Lkw von der Straße auf die Schiene zu verlagern. „RAlpin" betrachtet diese Idee wegen mangelnder Kapazitäten auf der Bahnstrecke und in den Terminals als unrealistisch. Im zweiten Halbjahr 2006 führten fehlende Radsätze zu einer unzureichenden Verfügbarkeit der Niederflur-Tragwagen, was zu kürzeren Zügen führte und die erhöhte Nachfrage vorübergehend nur beschränkt befriedigen konnte. Die Unterhaltsleistungen werden künftig neu aufgeteilt: SBB-Cargo in Bellinzona übernimmt die Radsätze und die DB AG-Fahrzeuginstandhaltung in Offenburg die Tragwagen. Neu wird die Traktion zwischen Novara und Domodossola an SBB-Cargo Italia und zwischen Weil am Rhein und Freiburg im Breisgau an SBB-Cargo Deutschland vergeben.



Foto: Armin Schmutz

Für den Transit durch die Schweiz ist nach wie vor BLS-Cargo zuständig.

Bahnwelt Aktuell



Foto: Pohl

Wie schon in den letzten Jahren charterte das Frankfurter Lessing-Gymnasium auch dieses Jahr wieder einen Ski-Sonderzug nach Österreich. Oblag in den letzten Jahren die Bespannung des Zugs der E03 001 des DBAG-Museums, so waren dieses Jahr die zwei Re 4/4 I 10008 und 10019 der Centralbahn vor dem Zug zu finden. Am 3. Januar 2007 passiert der Zug als DPE 86018, Frankfurt Main Hbf – Kufstein, Gunzenhausen.

DB SYSTEMTECHNIK

Testfahrten

● 110 169 von DB-Systemtechnik war mit zwei neuen und einigen älteren Güterwagen im Januar auf Messtour: Neben einem nagelneuen, zweiteiligen Containerflachwagen (Sggnrss 734) wurde ein 100-Kubikmeter-Silowagen (Uacns) erprobt. Dafür wurden die Wagen auch teilweise mit Messradsätzen ausgerüstet. Im Zug befanden sich zudem einige weitere, ältere Containertragwagen (zweiteiliger Sggmrs 715, zwei einteilige Sggrs bzw. Sgns 7), ebenfalls teilweise mit gelben Messradsätzen. Zwischen den Waggons waren noch ein alter blau-beiger Reisezugwagen, ein grüner Halbgepäckwagen sowie zwei Messwagen eingereiht.



Foto: Dollinger

Der Zug kam am 8. Januar aus Minden nach Ansbach und pendelte am 9. und 10. zwischen Lehrberg und Uffenheim.

SCHWEIZ

Freude herrscht



Foto: Armin Schmutz

Das neue Terminal in Täsch ermöglicht das schnelle und bequeme Umsteigen in die BDSeh 4/8-Züge ins autofreie Zermatt.

● Gleich sechs Winterneuigkeiten mit einem Investitionsvolumen von 170 Millionen Schweizer Franken erlebten am 18. Dezember 2006 Première: Neuer Matterhorn-Terminal Täsch, vier neue Shuttlezüge Täsch – Zermatt, vier neue Niederflurtriebwagen auf den Gornergrat, eine neue Gondelbahn Furi-Riffelberg, das neue Matterhorn-Museum sowie zwölf Kilometer Langlaufloipen. Zwei Ereignise ragen heraus: 2000 Parkplätze auf drei Etagen und 1000 Gepäcktrolleys im topmodernen Matterhorn-Terminal Täsch stehen für autofahrende Touristen bereit zum Umsteigen auf die ebenfalls (fast) neuen Shuttlezüge zur Weiterfahrt ins autofreie Zermatt. Vor Wind und Wetter geschützt erreicht man ebenerdig vom geparkten Auto aus die Niederflur-Shuttlezüge mit großzügigem Gepäckraum. Die Mittelwagen sind als Salonwagen mit Panoramafenstern ausgestaltet. Die vierteiligen BDSeh 4/8-Züge 2051-2054, Achsanordnung 2'Bo'Bo'2, aus dem Hause Stadler Bussnang AG sind voll klimatisiert, luftgefedert und mit kombiniertem Zahnrad- und Adhäsionsantrieb ausgerüstet. Sie sind 52 Meter lang, bieten 120 Sitzplätze und Raum für 36 Gepäcktrolleys, die in den Endwagen bequem über Klapptritte geschoben werden können. Zwei Einheiten wurden bereits im Jahr 2003 geliefert, zwei weitere im Jahr 2006. Nach nur zwölfminütiger Fahrt wird von Täsch aus Zermatt erreicht, wo die Gornergratbahn mit dem Rollout eines der vier brandneuen Zahnrad-Niederflur-Triebwagen, auch von der Stadler Bussnang AG, aufwartete. Sie fahren schneller, haben extra breite Türen und Schiebetritte zum bequemen Einsteigen, bieten Panorama-Seitenfenster und freie Sicht über die Führerstände hinweg, sind luftgefedert und bieten gute Schall- und Wärmedämmung. Die Gornergratbahn, von Zermatt, (1064m) auf den Gornergrat (3089m) ins Zentrum von 29 Viertausendern mit einmaligem Blick auf das Matterhorn, ist die älteste elektrische Zahnradbahn der Schweiz (1898) und die höchste im Freien angelegte Europas. Jährlich fahren rund 700 000 Gäste auf den Gornergrat. Mit den vier neuen Zügen werden sie etwas schneller transportiert werden: Bergwärts mit einer V_{max} von 30 km/h, talwärts bis 125 Promille Gefälle mit 27 km/h und bis 200 Promille noch mit 20 km/h. Die Doppeltriebwagen mit der Bezeichnung Bhe 4/6 3081-3084, Achsanordnung B'2 B', sind 48 Tonnen schwer, 33 Meter lang und bieten Platz für 216 Personen.

Bahnwelt Aktuell

THÜRINGEN

Halberstädter Speisewagen

● Die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS) hat eine neue Attraktion: Im Park am Bahnhof Lichtenhain wurde ein Halberstädter Nahverkehrswagen aufgestellt, der künftig als stilechtes Lokal dienen soll. DB Regio hatte den 1978 gebauten Wagen ausgemustert. Die OBS kaufte im November 2006 den gut erhaltenen Wagen und transportierte ihn per Tieflader am 27. und 28. Dezember, nachdem er zuvor von Erfurt nach Wöhlsdorf auf der Schiene überführt worden war, nach Lichtenhain. Im kommenden Mai zum Bergbahnfest will ein privater Investor aus Oberweißbach den Umbau des Wagens zum Imbiss mit 40 Plätzen abgeschlossen haben.


Foto: Rainer Albrecht

Millimeterarbeit: Bei der Überführung war so manch enge Kurve zu bewältigen.

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Gefahrgut-Güterzug entgleist

● Morgens um 3.19 Uhr entgleiste am 23. Januar 2007 zwischen Elmshorn und Tornesch ein Güterzug auf der Fahrt von Padborg in Richtung Hamburg. Von den 21 Wagen des Zuges sind 19 entgleist. Die Railion-Zuglok 185 097-3 blieb in den Gleisen und wurde nicht beschädigt. Schnell eilten Feuerwehr und Polizei zur Unglücksstelle, darunter auch die Werksfeuerwehr der DB AG vom Güterbahnhof Maschen. Die Strecke zwischen Pinneberg und Elmshorn wurde gesperrt und ein Busnotverkehr eingerichtet. Aus einem der verunglückten Wagen trat Chloressig-Säure aus. Die Polizei sperrte deshalb die Unglücksstelle weiträumig ab, die Feuerwehr konnte nur unter Sicherheitsvorkehrungen zur Unglücksstelle. Erst nach der Beendigung des Feuerwehreinsatzes konnten die entgleisten Wagen von einem Eisenbahnkran geborgen werden. Die tagelange Sperrung sorgte für erhebliche Behinderungen im Bahnverkehr.


Foto: Brüggemann

Hinter dem Bahnübergang Neuendeicher-Weg kam die Lok mit zwei Wagen zum Stehen.


Foto: Dollinger

Seit 22. Dezember 2006 fährt die zunächst noch halb beklebte 101 016 im blauen Unicef-Kleid durch Deutschland. Die Lok wurde in Basel durch ein Team von Berger Transportwerbung beklebt, jedoch reichte die Zeit nicht ganz aus: Die Folien an den Fronten wurden so einfach weggelassen, sollen aber bei nächster Gelegenheit noch hinzugefügt werden. Aufschrift: „Seit 60 Jahren helfen wir Kindern groß zu werden." Mit dem IC 2066 passiert sie den Abschnitt zwischen Nürnberg und Ansbach.

HESSEN

Hafenbahn Frankfurt übernimmt Leistungen in Hanau



Foto: Gerlach

Für den Einsatz stehen der HFM insgesamt vier Triebfahrzeuge, hergestellt von Krauss-Maffei München, zur Verfügung, drei Stück Typ MH 05 (Bezeichnung D1, D8, D9) sowie eine ältere vom Typ M700C (D7).

● Die Hafen Frankfurt Management GmbH (HFM) übernahm für „Rail4Chem" (R4C) als Subunternehmen am 1. Januar 2007, für ein Jahr die Bedienung des im Hanauer Mainhafen ansässigen Mineralöltanklagers der Oiltanking Deutschland GmbH. Der bisherige Subunternehmer Transport und Logistik AG Gründau (TLG) hatte am 9. Oktober 2006 Insolvenz angemeldet, die letzte ehemalige TLG-Lok 13 war noch bis zum Jahresende 2006 im Hanauer Hafen stationiert. Täglich mehrere Ganzzüge mit Mineralölprodukten werden durch R4C, vorwiegend von Großkorbetha, nach Hanau Hbf befördert. Die Zu- und Rückführung zum Oiltanking-Tanklager (Kapazität 63 100 m^3) im Hanauer Mainhafen erfolgt durch die HFM halbzugweise, maximal können zwölf Kesselwagen gleichzeitig entladen werden. Die HFM beabsichtigt, zwei Loks im Hanauer Mainhafen zu stationieren, um die ständige Verfügbarkeit zu gewährleisten. Die Hanauer Hafenbahn besitzt keine eigene Betriebsführung, stellt jedoch die entsprechende Infrastruktur bereit.

Am 20. Januar 2007 konnten im Übergabebahnhof Magdeburg-Rothensee die 232456, 602, 061, 386 und 053 (v. l.) in den unterschiedlichsten Lackierungsvarianten gesichtet werden. Diese Maschinen waren bereits seit einigen Jahren in Dresden-Friedrichstadt beziehungsweise im Dresdener Alberthafen z-gestellt. Nun werden sie im Magdeburger Hafen verschrottet und gehen den Weg, des alten Eisens. Auch Maschinen aus- Mukran wurden schon überführt und verschrottet. Es werden wohl weitere folgen. Somit werden weitere Abstellorte der BR232 nach und nach leergeräumt und die Inventarliste der DBAG kürzer.



Foto: Wloka

ENTWURF DB-NEUORDNUNGSGESETZ

Tiefensee, zum Diktat!

Der erste Entwurf für ein „Gesetz über die teilweise Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft (DBPrivG)" aus dem Bundesverkehrsministerium liegt seit Mitte Dezember vor. Eine „Sicherungstreuhand" soll im Auftrag des Bundes die Anteile an den DB-Infrastrukturunternehmen (Netz, Station&Service, Energie) für 15 Jahre übernehmen. Bis dahin sollen Fortbestand der Treuhand oder Verbleib der Anteile beim Bund per Gesetz geregelt werden. Der Bund tritt eventuelle Gewinne an die DBAG ab und muss der DBAG bei unbeschränktem Übergang des Netzes auf den Bund eine Entschädigung zahlen. Nach Ansicht von Pro Bahn höhle der Entwurf die verfassungsmäßige Garantie des Bundes für das Schienennetz aus: „Es ist ... die Absicht des Tiefensee-Ministeriums, jeden Einfluss des Bundes auf das Schienennetz ... zu unterbinden." Bündnis 90/Die Grünen sprechen von der „Selbstenteignung des Bundes", die FDP bezeichnet den Entwurf als „juristischen Amok": Bundesminister Tiefensee lege eins zu eins das Eigentumssicherungsmodell auf den Tisch. Dieses wird auch von DB-Chef Hartmut Mehdorn favorisiert.

NORDBAYERN

225091 mit LÜ Zug

Die blau-beige 225091 überführte am 2. Januar 2007 einen neuen Siemens-U-Bahn-Triebwagenzug für Taiwan. Der Zug wartet im Aschaffenburger Hbf auf seine nachmittägliche Weiterfahrt nach Gießen. Der im Bild sichtbare Behelfsbahnsteig dient in ein paar Monaten noch einmal dem durchgehenden Reisezugverkehr, da östlich des Hauptbahnhofes eine neue, tiefer liegende Straße gebaut wird, der auch ein Großteil des ehemaligen Bw bereits zum Opfer fiel und die eine mehrtägige Sperrung der Hauptgleise erfordert.

Der Triebzug für Kaohsiung, der zweitgrößten Stadt Taiwans, ist auf dem Weg zur Verschiffung.



Foto: Mann

BOMBARDIER

Triebwagen für die Niederlande

Bombardier Transportation liefert an die Niederländischen Staatsbahnen (NS) 50 elektrische Doppelstock-Triebzüge des Typs VIRM. Das Volumen des Auftrags beläuft sich auf rund 433 Millionen Euro. Mit den neuen Zügen erweitert die NS, die speziell für die Niederlande entwickelte VIRM-Doppelstockflotte, die bereits 378 Züge stark ist. Der erste der neuen Züge soll im Juni 2008 an NS übergeben werden, der letzte im März 2009. Die vierteiligen Zugeinheiten werden an den Bombardier-Standorten Görlitz und Aachen gefertigt.

Foto: Wirtz



Vertreter des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen und der DBAG haben Anfang Januar einen Vertrag über den Kauf des 27 Kilometer langen Abschnitts Buhlen – Korbach der stillgelegten Strecke Bad Wildungen – Korbach unterzeichnet, auf dem nun ein kombinierter Rad- und Fußweg gebaut werden soll. Frühere Starleistung auf der Strecke war einmal der Schnellzug Bad Wildungen – Amsterdam. Am 4. Juli 1985 zog 216200 den N 6430 aus dem Bahnhof Waldeck (Bild).

Die Schatz-



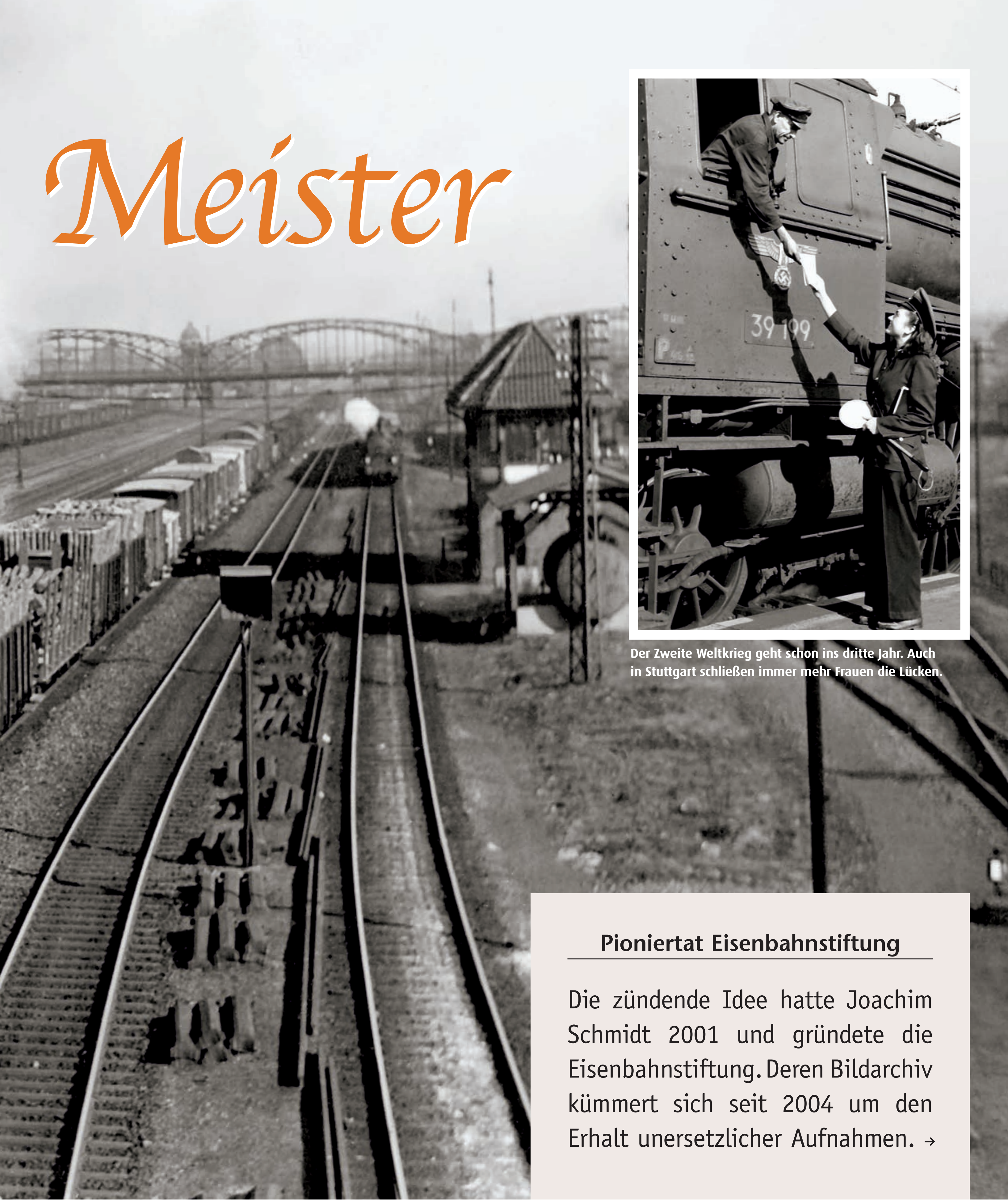
1930 lichtete Rudolf Kreutzer 57 2920 mit dem bunt gereihten Güterzug im Rangierbahnhof Hannover-Linden ab.



Foto: Haucke

Immer ein spannender Augenblick: Joachim Bügel, Norbert Bartel und Udo Kandler (v. re.) sichten dem Bildarchiv zur Verfügung gestellte Aufnahmen.

Meister



Der Zweite Weltkrieg geht schon ins dritte Jahr. Auch in Stuttgart schließen immer mehr Frauen die Lücken.

Pioniertat Eisenbahnstiftung

Die zündende Idee hatte Joachim Schmidt 2001 und gründete die Eisenbahnstiftung. Deren Bildarchiv kümmert sich seit 2004 um den Erhalt unersetzlicher Aufnahmen. →



Aber bitte schön kurz: Kreativ wird die Pause genutzt, als 1942 die polnische TY 23 im Bahnhof Siedlce auf die Weiterfahrt wartet.



1942 sind nicht nur im Nahverkehr Eisenbahnerinnen unverzichtbar für die Deutsche Reichsbahn geworden.

1938 hatte man in Kornwestheim offenbar keine Bedenken, diese hoch mit Heu beladenen Wagen unterm Fahrdraht zu rangieren.



Alle Wetter, das will schon was heißen, wenn selbst gestandene Eisenbahnkenner schier in Verzückung geraten. „Unglaublich, das ist ein absoluter Kracher", ist Wolfgang Schumachers spontane Reaktion, als er zum ersten Mal Walter Hollnagels Kleinbild-Dia aus dem Jahr 1938 (siehe Außentitel) in der Hand hält: Zwei SVT, Bauart Köln, im RAW Wittenberge, gestochen scharf und auch noch in Farbe!

Wir sind uns einig: Schon allein mit diesem Schatzfund, in hervorragendem Erhaltungszustand, ohne jegliche Fehlfarbe, ohne chemische Zersetzungsprozesse oder Mikrobenfraß, hat sich sich das Bildarchiv der Eisenbahnstiftung Joachim Schmidt bezahlt gemacht.

Als der Eisenbahnfotograf und -filmemacher Joachim Schmidt im Dezember 2001 die Eisenbahnstiftung gründete, war das eine Pioniertat ohnegleichen: Mit der Errichtung der ersten privatrechtlichen Eisenbahnstiftung in der Rechtsform einer gemeinnützigen Treuhandstiftung betrat der weit über die Eisenbahnszene hinaus bekannte Iserlohner absolutes Neuland.

Erklärtes Ziel war es von Beginn an, „der Förderung der Pflege und Erhaltung von Kulturwerten zu dienen, welche die Verkehrsgeschichte dokumentieren", wie es Schmidt in der Satzung unter Stiftungszweck formulierte.

Den Anstoß hatte seinerzeit das Ringen um die letztlich erfolgreiche Wiederinbetriebnahme der 23 042 des Eisenbahnmuseums Darmstadt-Kranichstein gegeben, getragen vom gemeinnützigen Verein Museumsbahn e.V. (MeV). „Ein Verein hat meistens nur begrenzte Möglichkeiten", erläutert Joachim Schmidt, meint damit vor allem die finanzielle Seite. Eine Stiftung hat da ungleich bessere Möglichkeiten. Und so war das Projekt 23 042, das erste, das die Eisenbahnstiftung förderte, mit Erfolg.

Neben dem möglichst betriebsfähigen Erhalt wichtiger Schienenfahrzeuge war von Anfang an auch an „die Aufnahme und den Ankauf von Bild-, Film-, Video- und Tonsammlungen, sofern sie dem Stiftungszweck dienen", gedacht. Konkrete Formen nahm das stiftungseigene Bildarchiv allerdings erst 2004 an. Und Mitte 2006 erfolgte der Schritt in →



Reichsbahnwerbung für den Vorkriegs-Kleinbehältertransport: Selbst über solch plakative Raritäten...

...verfügt das Bildarchiv, in dessen Bestand auch die Werbung von 1935 für schöne Bahnreisen zu finden ist.





Aufnahme mit Seltenheitswert: Anno 1904 verlässt die sächsische XV mit dem D22 von Berlin nach München den Bahnhof Altenburg.

„Erhaltung von Kulturwerten“ zur Dokumentation der Verkehrsgeschichte

die Öffentlichkeit, unter anderem mit einem eigenen Internetauftritt: Unter www.eisenbahnstiftung.de/bg werden regelmäßig aktualisiert die 100 neuesten Bilder gezeigt.

„Sichern, sammeln, aufarbeiten, digitalisieren und einer breiten Öffentlichkeit zur Verfügung stellen", umreißt Joachim Bügel – zusammen mit Stiftungsgründer Joachim Schmidt, Treuhänder Rainer Balzer und Uwe Breitmeier, Direktor des Eisenbahnmuseums Darmstadt-Kranichstein, Kuratoriumsmitglied – die Zielsetzung des Bildarchivs.

Ehrenamtlich und im Dienste der Allgemeinheit bemühen sich Joachim Bügel und seine beiden Mitstreiter Udo Kandler und Norbert Bartel in ihrer Freizeit darum, unersetzliche Bilddokumente zur Schienenverkehrsgeschichte für die Nachwelt zu erhalten. Keine einfache Aufgabe, die das Trio übernommen hat.

„Oft genug fühlt man sich wie die Archäologen bei einer Notgrabung", schildert Udo Kandler und Norbert Bartel ergänzt: „Bitter ist vor allem, wenn wir zu spät kommen, und ganze Sammlungen noch im günstigsten Fall in alle Himmelsrichtungen zerstreut, im ungünstigsten aber gleich in den Abfall entsorgt wurden, weil ihr wissenschaftlicher Wert nicht erkannt wurde."

Das genau sind die Hauptprobleme, mt denen nicht nur das Bildarchiv der Eisenbahnstiftung zu kämpfen hat.

Da sind zum einen die fleißigen Sammler, die zwar manch Kleinod zunächst vor dem Untergang retten, von denen aber leider gar nicht so wenige ihre Schätze so eifrig hüten, →



Bevor alles zerfällt: „Wie Archäologen bei einer Notgrabung"





Im Jahr der olympischen Spiele von Berlin trifft Walter Hollnagel auf 05 002 im Bahnbetriebswerk Hamburg-Altona.

1934 scheint die Welt noch in Ordnung: Die werbewirksame Abschiedszene inszenierte das RVM im Anhalterbahnhof Berlin.





Nicht zum Nachahmen empfohlen: Per Hand am Fahrdraht wird 1938 der Weg in Berlin freigemacht für die Lok Pfalz auf dem Culemeyer.

Als die 310 noch Alltag war: 1952 bespannt die schöne Gölsdorferin am Semmering einen Acht-Wagen-Zug.

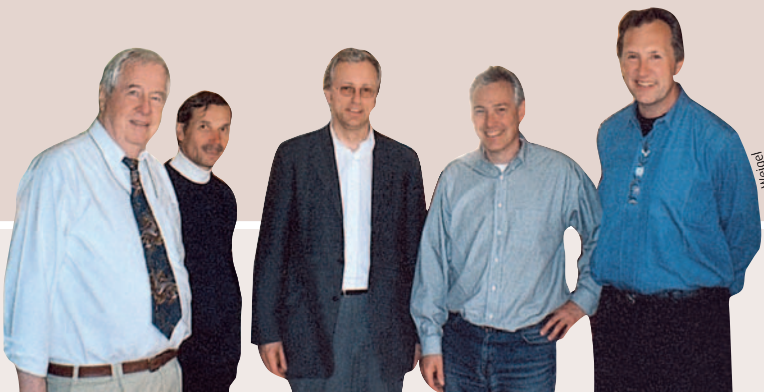


Foto: Weigel

Das Stiftungskuratorium, 26. Mai 2004: (V. re.) Joachim Schmidt, Rainer Balzer, Joachim Bügel und Uwe Breitmeier mit Manfred van Kampen (†).

Arbeitsplatz Bahnhof: Das waren noch Bundesbahnzeiten, als 1956, auch fünf Minuten nach Zwölf, der Gepäckträger seinen Dienst tat.





Seltene Bilder aus der Welt der Arbeit: Hier wird anno 1931 eine Rotten-Fernsprechverbindung auf freier Strecke hergestellt.

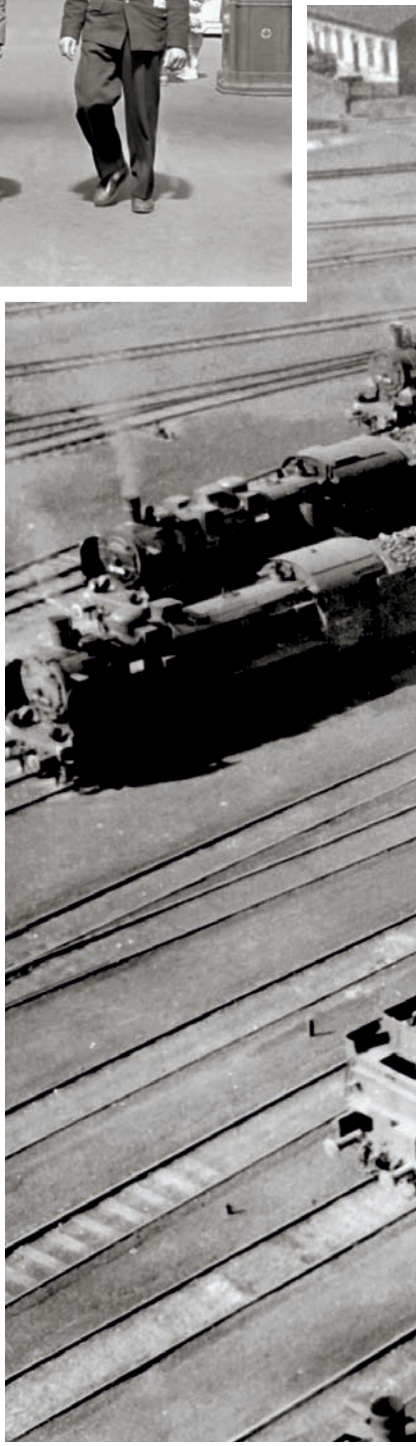
Aus deutschen Landen frisch auf den Tisch: Im Bahnhof Gorgast an der Strecke Berlin – Küstrin wird 1934 Gemüse verladen.

dass sie für die Forschung praktisch verloren sind. Zum anderen besteht spätestens in Erbschaftsfällen die Gefahr, dass Privatarchive zerstückelt oder aus Unkenntnis entsorgt werden.

Und noch etwas bedenken viele nicht: Der Zahn der Zeit nagt an den historischen Aufnahmen und zwar manchmal schon nach wenigen Jahren. Denn Hand aufs Herz: Wer hat schon zuhause die Möglichkeit, seine Filme, Fotos und Dias möglichst staubtrocken und bei plus vier Grad aufzubewahren?

„Bei uns kommen die Originale in die Klimakammer", wirft





Joachim Bügel ein und liefert damit ein weiteres handfestes Argument für eine Kontaktaufnahme mit dem Bildarchiv (E-Mail: bilderdienst@eisenbahnstiftung.de). Fragen kostet bekanntlich so gut wie nichts!

Und für Berührungsängste gibt es wirklich keinen Grund. Ganz abgesehen davon, dass Bügel, selbst ein bekannter Eisenbahnfotograf, seine Aufnahmen in den Bestand des Bildarchivs eingebracht hat, „auch eine vertrauensbildende Maßnahme", bemerkt der 50-Jährige, geht die Eisenbahnstiftung professionell mit den Bilddokumenten um. Dafür steht Joachim Schmidt mit seiner langjährigen Berufserfahrung und eben seiner Klimakammer genauso wie es die drei Freizeitarchivare tun, allesamt profunde Eisenbahn-Kenner und -Enthusiasten.

Der gebürtige Sauerländer Norbert Bartel war fast 30 →



Auch für einen Fotografen wie Walter Hollnagel nicht alltäglich: 40 Loks auf einen Schlag boten sich ihm 1942 im Bw Snamenka.

„Bei uns kommen die Originale in die Klimakammer"

Jahre Lokführer bei Bundesbahn und DB AG, der aus Düsseldorf stammende Verlagskaufmann Udo Kandler hat sich als Fachautor einen Namen gemacht und der gebürtige Wuppertaler Joachim Bügel schließlich ist als Sachbereichsleiter in der Außenstelle Köln des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) schon von Berufs wegen noch immer mit dem eisernen Weg verbunden.

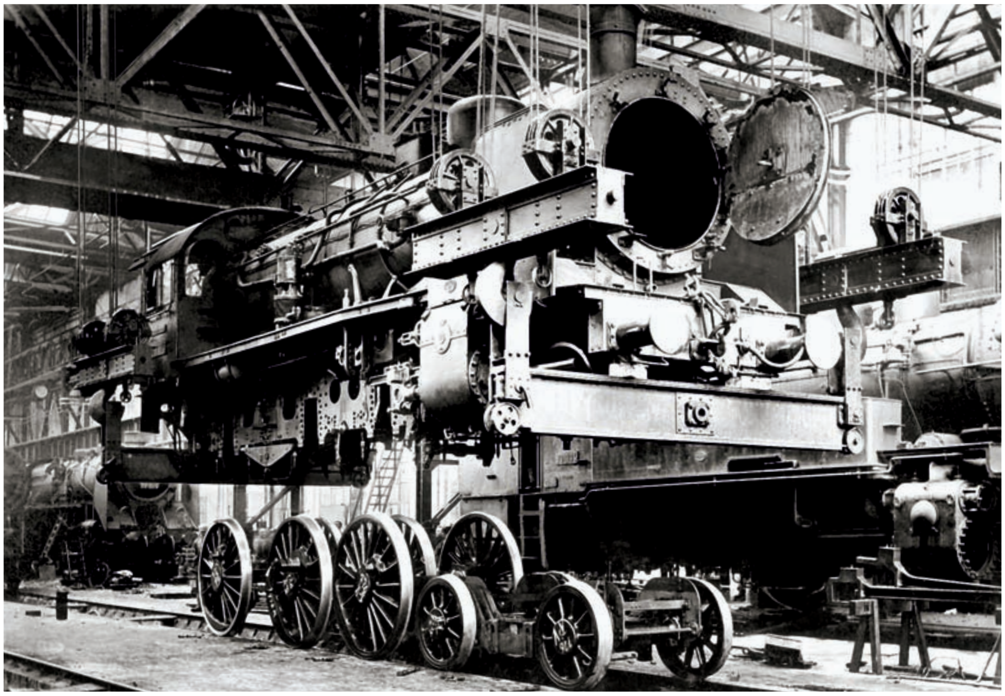
Für alle Fotografen und Sammler, die nicht auf ihr Eigentum verzichten, gibt es übrigens durchaus eine Alternative zur Übernahme durch den unmittelbaren Verkauf: „Es ist gewissermaßen eine Form der Dauerleihgabe", erklärt mir Joachim Bügel und fährt fort: „Die Bilder bleiben im Eigentum des Leihgebers und fallen erst nach dessen Ableben an unser Bildarchiv."

Womit sicher vielen die Sorge, was nach ihrem Tode mit ihren Schätzen wohl passiert, abgenommen wäre. Denn eins ist sicher: Mit ins Grab nehmen kann keiner von uns das, was



Zur Zeit der Weimarer Republik, 1928, entstand im Auftrag des Reichsverkehrsministeriums dies Foto des Dresdner Hauptbahnhofs.

Impressionen aus dem Bildarchiv: Betrachten und genießen!



Aufachsen in einem RAW: Nicht selten fehlen Angaben zu den Aufnahmen, ist das Bildarchiv auf Bestimmungshilfe angewiesen.



Auch solche stimmungsvollen Bilder, hier Raureifzauber bei Hannover, hielt RVM-Fotograf Berkowski im Jahre 1932 fest.



ihm in diesem Leben lieb und teuer ist!

Bevor unsere Runde, wir sitzen zu viert in Joachim Bügels trautem Heim, freilich mit Trübsalblasen beginnt, wenden wir uns doch lieber wieder den erfreulichen Dingen zu und begutachten einige der Neuerwerbungen der letzten Monate. Gelegenheit für den Hausherrn, noch schnell die Zeitspanne zu umreißen, die das Bildarchiv zu dokumentieren gedenkt: „Bis zum Anfang der 80-Jahre. Danach gibt es Auf- →

Viele Hände machen schnell ein Ende: Diese gründliche Wäsche des drittklassigen Abteilwagens erfolgte anno 1952 in Oldenburg.





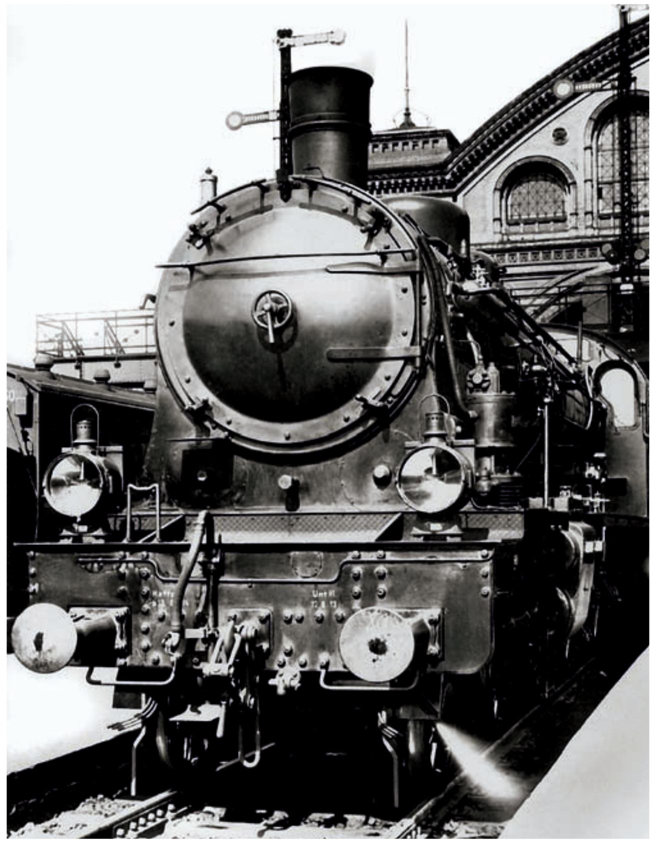
Auch solch symbolträchtige Bilder schoss Walter Hollnagel. Der Ort ist nicht überliefert, wohl aber das Aufnahmejahr 1938.

nahmen wie Sand am Meer von der modernen Bahn!“

Aber wird es damit nicht dermaleinst ebenso sein wie mit vielen Dingen, mit denen, weil eben alltäglich, wenig sorgsam umgegangen wird und die irgendwann dann zu Raritäten werden?

Joachim Bügel lacht: „Das mag schon sein, aber darüber können sich dann andere Gedanken machen!“

Eins freilich wird uns alsbald klar, als wir die oft sensationellen Fotografien von Walter Hollnagel oder auch Rudolf Kreutzer betrachten: Die Bilder aus der Arbeitswelt vergangener Eisenbahner-Generationen suchten schon damals ihresgleichen und derartige Doku-



Um 1913 posiert Lok 1104, eine preußische S10, vor der großen Bahnsteighalle von Halle an der Saale für den Fotografen.



Nein, hier wird nicht zur Urinprobe gebeten: Mittagspause für eine Bauzugkolonne aus der RBD Stuttgart ist angesagt.



mentationen aus der heutigen Zeit sind schon jetzt Mangelware.

„Es macht einfach Freude", macht Norbert Bartel kein Hehl aus seiner Begeisterung, meint nicht nur unser aktuelles Genießen dieser raren Eisenbahn-Dokumente, vielmehr den Umstand, an solch einem ehrgeizigen Unterfangen wie dem Bildarchiv mitwirken zu können.

All das erinnert mich an das legendäre Darmstädter Lok-Archiv, das einst von Studenten der technischen Hochschule unter Federführung von Hermann Maey ins Leben gerufen wurde.

„Wir sehen uns durchaus in dieser Tradition", bestätigt mir Joachim Bügel. Nur, dass sich dem Bildarchiv der Eisenbahnstiftung ungleich bessere Möglichkeiten der Dokumentation und Sicherung bieten.

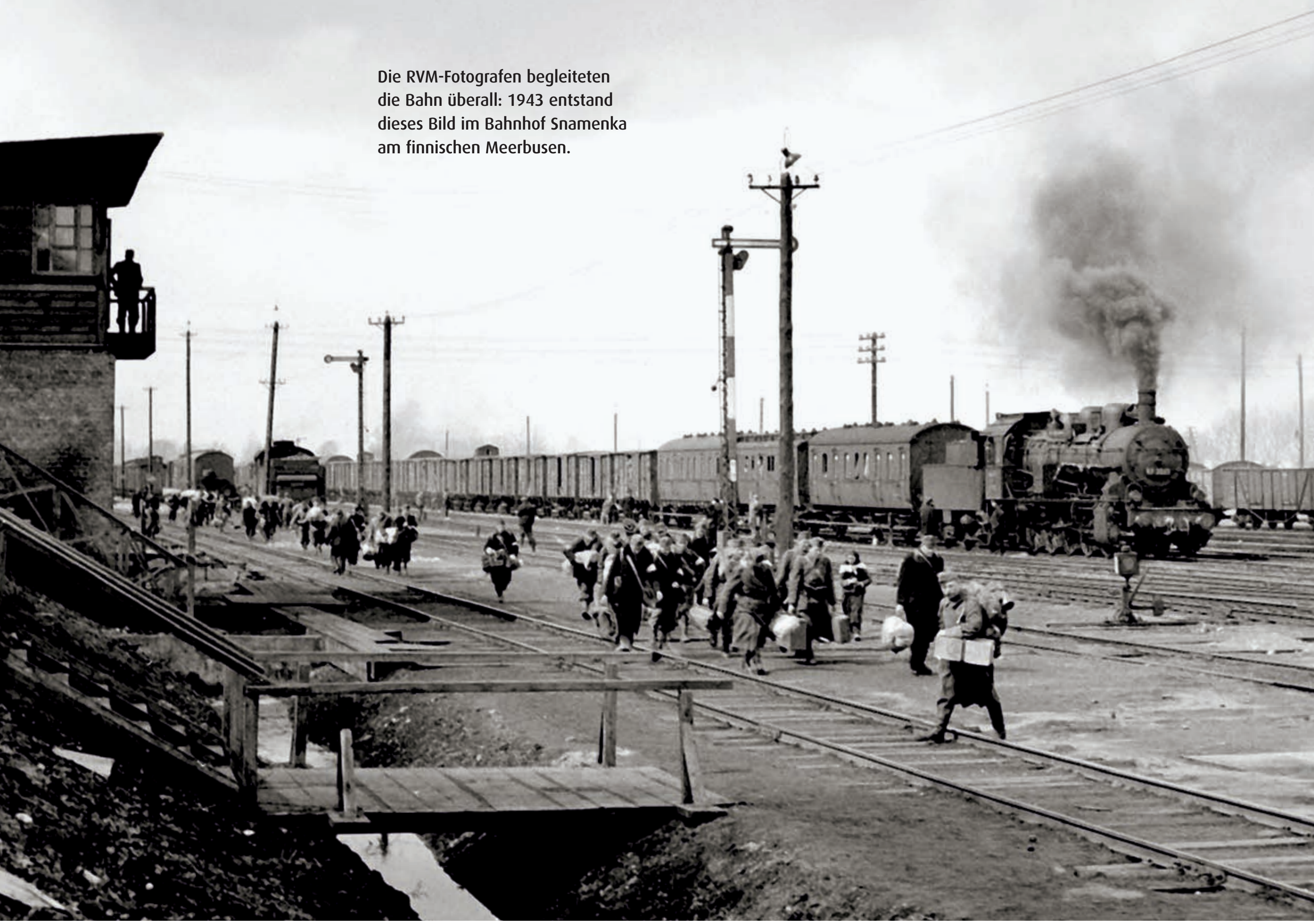
Ein gutes Stichwort für Norbert Bartel: „Ich habe mich eigentlich immer schon mit der Archivierung alter Fotos befasst", erzählt der 60-jährige Unruheständler, macht eine kurze Pause, um dann fortzufahren: „Wir sind jetzt an einem Punkt angekommen, wo wir für die nächsten 50 Jahre sicher archivieren können!"

Das Zauberwort heißt Digitalisieren: „Das geht bei uns wie folgt," erklärt Bartel, „die gescannten Originalbilder brenne ich einlagig zunächst auf eine DVD und lagere sie neutral bei gleichbleibender Temperatur, zwecks zweiter Sicherung kommt die Aufnahme auf die Festplatte des Computers und die eventuell aufgearbeiteten Fotos kommen ebenfalls auf eine DVD, so dass jedes Motiv grundsätzlich dreimal vorhanden ist." Und Joachim Bügel ergänzt: „Wir kopieren sie alle zehn Jahre, um auf jeden Fall als Sicherungskopie die Rohdaten zu erhalten".

Wohlgemerkt, das Ganze geschieht nicht zum Selbstzweck: Jeder kann beim Bildarchiv zu zivilen Preisen Bilder bestellen. Nur eins ist immer zu beachten: Das Urheberrecht darf nicht verletzt werden!

„Wir sichern Wissen für die Nachwelt und die Allgemeinheit, nicht für uns persönlich." Ein gutes Schlusswort, Joachim Bügel! *Karlheinz Haucke*

Fotos: Bildarchiv Eisenbahnstiftung



Die RVM-Fotografen begleiteten die Bahn überall: 1943 entstand dieses Bild im Bahnhof Snamenka am finnischen Meerbusen.

„Wir sichern Wissen für die Nachwelt und die Allgemeinheit"



Joachimsthal wurde nun unfreiwillig zum Endpunkt der Strecke aus Eberswalde, die auch bedroht war.

Fotos (4): S. Koch



Nur ein dürrer Aushang informiert über das Ende des Verkehrs zwischen Joachimsthal und Templin.

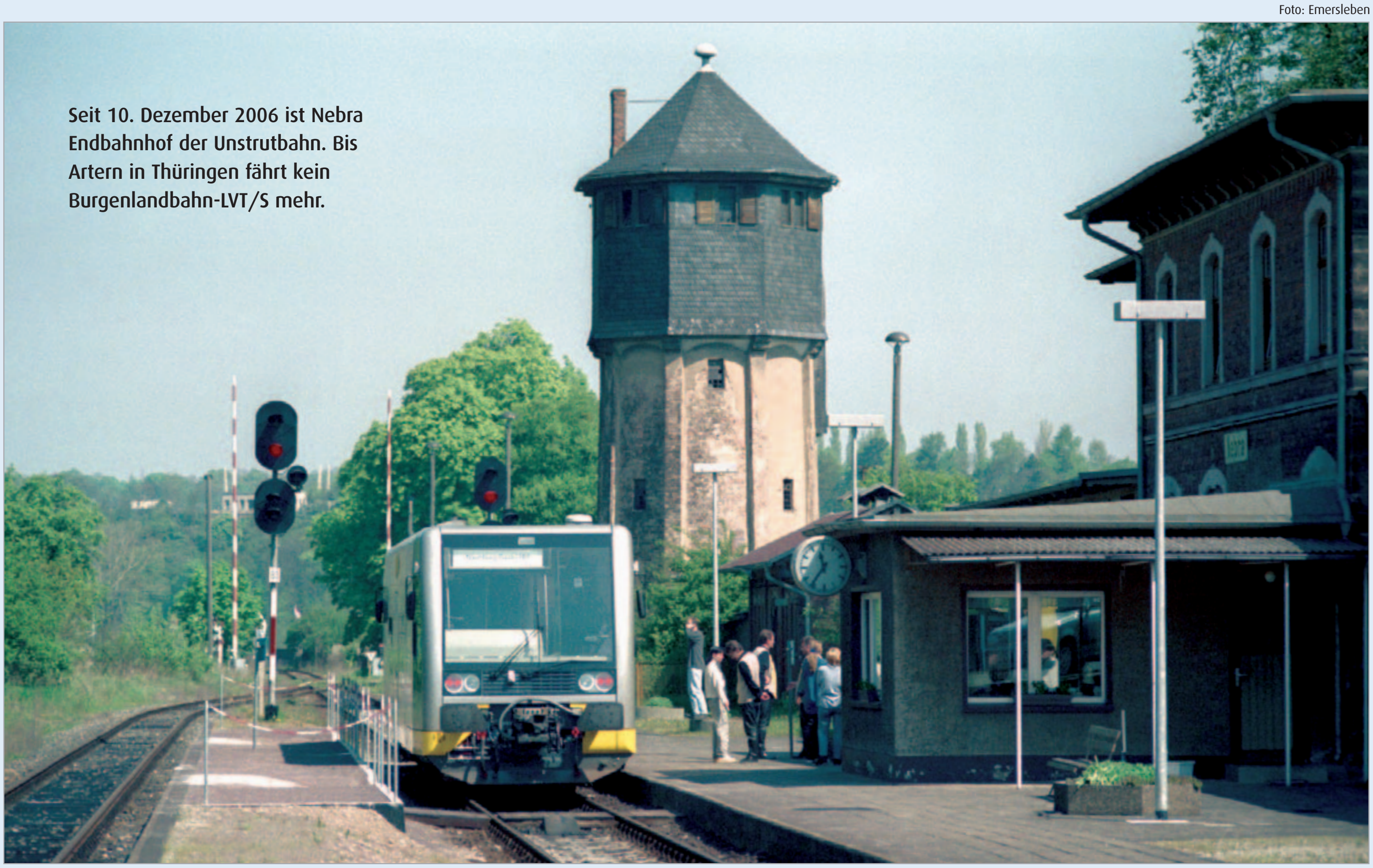
Noch spielte das SPNV-Streichorchester mit zwei Ausnahmen piano, doch der nächste Rotstift-Dirigent wartet schon.

Angebots-Knick

Oft liegen Freud´ und Leid ganz dicht beieinander: Während zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2006 beispielsweise der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zwischen Nürnberg und München mit 200 km/h schnellen Regional-Expressen in eine neue Dimension vorstieß, schlug anderswo in Deutschland seine letzte Stunde auf Nebenbahnstrecken.

Die Kürzung der Regionalisierungsmittel durch den Bund

Foto: Emersleben



Seit 10. Dezember 2006 ist Nebra Endbahnhof der Unstrutbahn. Bis Artern in Thüringen fährt kein Burgenlandbahn-LVT/S mehr.



Kompensation nicht durch alle Bundesländer

Halt in Jakobsdorf am 11. Oktober 2006: Die einstige Hausstrecke der PEG von Putlitz nach Pritzwalk ist seit Fahrplanwechsel verwaist.

Fahrplanausdünnung: Wegen reduzierter Leistungsbestellungen rund um Oberhausen werden hier weniger Triebwagen benötigt.



zeitigte ihre ersten Auswirkungen. Sie fielen nicht so drastisch aus, wie zunächst befürchtet. So glichen die Bundesländer Berlin, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt, Sachsen, Schleswig-Holstein, Bremen, Hamburg, Rheinland-Pfalz und Saarland die Finanzierungslücken mit Mitteln ihrer Landeshaushalte aus.

Das Aus der sächsischen Strecken Brandis – Beucha, bereits im April 2006 vom ZNVL beschlossen, und Seifhennersdorf – Eibau, wo die Sächsisch-Böhmische Eisenbahn auf eigene Rechnung fuhr, steht nicht im Zusammenhang mit der Regionalisierungsmittelkürzung.

Auch Niedersachsen verzeichnet noch keine nennenswerten Einschränkungen, stellt aber mit Blick auf die Fahrplanwechsel dieses Jahres die Strecken Lüneburg – Dannenberg, Langwedel – Uelzen – Soltau, Hildesheim – Braunschweig und Bodenfelde – Northeim auf den Prüfstand.

Bayern, das mit dem Hochgeschwindigkeits-Nahverkehr (siehe „Bayern im Glück", MODELLEISENBAHNER 2/2007) für ganz neue SPNV-Töne sorgt, spart durch Umschichtung: Der Freistaat fordert zum Beispiel von DB Regio keine Zugbegleiter mehr.

In Nordrhein-Westfalen wurden geplante Nahverkehrsinvestionen ausgesetzt, außerdem auf etlichen Regionalbahn- und einigen Regional-Express-Linien die Takte verlängert. Insbesondere an den Wochenenden fahren selbst in den Ballungsgebieten an Rhein und Ruhr mit deren Verkehrsverbünden Rhein-Ruhr (VRR) und Rhein-Sieg (VRS) deutlich weniger Züge. NRW hat bereits im Sommer 2006 eine Studie zu weiteren Kürzungsszenarien in Auftrag gegeben.

Die in Hessen vom Nordhessischen Verkehrs-Verbund (NVV) und dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) ausgearbeiteten Kürzungs- und Abbestellungslisten, die sogar das Aus der Kurhessenbahn, eines erfolgreichen Projekts der DB-Mittelstandsoffensive, vorsahen, wurden von der Landesregierung nicht akzeptiert. Hessen kompensiert die geringer ausfallenden Bundesmittel teilweise aus dem Landeshaushalt. Gleichwohl dünnten beide Verbünde den Takt aus und strichen einzelne Züge ganz.

Baden-Württemberg nahm, auch wegen des massiven Protests betroffener Kommunen, von Streichungen Abstand. Im Gespräch für Abbestellungen waren die Tauberbahn Crailsheim – Lauda – Wertheim und die Madonnenlandbahn Miltenberg – Seckach.

Anders Brandenburg und Thüringen: Beide Bundesländer respektive ihre Bestellerorganisationen reagierten auf die Bundesmittelkürzungen mit Einschnitten und der kompletten Abbestellung ganzer Strecken. Hätte sich der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg durchgesetzt, wäre das Streichkonzert noch drastischer ausgefallen: Kein SPNV findet jetzt mehr auf den Strecken Werneuchen – Tiefensee, Templin – Joachimsthal, Putlitz – Pritzwalk, Neustadt/Dosse – Neuruppin und Neuruppin – Herzberg statt.

In Thüringen wurde der Betrieb auf der Kyffhäuserbahn Bretleben – Sondershausen, auf der KBS 543 Schönberg – Schleiz-West und auf dem Unstrutbahnabschnitt Artern – Nebra eingestellt.

Sebastian Koch/hc

Vorboten der Klimakatastrophe hin, gewöhnlicher Sturm her. Das Orkantief Kyrill erschütterte vor allem den Glauben in die Wetterfestigkeit der Bahn.

Mission *Kyrill*

Foto: Schulz



Bahnchef und Verkehrsminister stellen sich im Berliner Hauptbahnhof der Presse.

Foto: G. Habermann



Bei Capelle in Westfalen strandete ein ICE nach Dortmund. Die Reisenden wurden evakuiert.

Foto: Schulz



Vom Schmuck erschlagen – nicht auszudenken, hätte ein Träger eine Person getroffen.

Foto: Brüggemann



Ein ICE als Aufenthaltsraum – ungewollter Luxus im Hamburger Hauptbahnhof.

Niemand möge behaupten, er sei nicht gewarnt worden. Selten wurde ein Unwetter so intensiv angekündigt und selten bedrohte ein Orkan Deutschland so umfassend. Von Flensburg bis Freilassing seien sowohl die Küste, die Mittelgebirge, aber auch das Flachland von Orkanböen ungewohnter Stärke bedroht, lauteten die unheilvollen Warnungen. Mit missionarischem Eifer, so schien es, wollte das Tiefdruckgebiet Kyrill uns die Macht der Natur in Erinnerung rufen oder gar auf den drohenden Klimawandel hinweisen.

Was am 18. Januar 2007 über das Land zog, hatte es in sich. Von Einzelschicksalen einmal abgesehen, traf Kyrill vor allem das System Schiene. Alle reden vom Wetter, die DB AG längst auch. Als der Sturm am frühen Donnerstagmorgen von Westen kommend die Nordseeküste erreichte, gab man sich bei der Bahn noch optimistisch und hoffte wohl, dass es nicht so schlimm werden möge. Gegen Mittag wurden vorsorglich die Höchstgeschwindigkeiten reduziert, ICE durften nur mehr mit 200 km/h fahren, der Nahverkehr wurde auf 140 km/h beschränkt. Die Sparte Netz erhöhte die interne Alarmbereitschaft, 500 Mitarbeiter standen für kurzfristige Einsätze Kettensäge bei Fuß.

Am frühen Abend kollabierte der Schienenverkehr, als Bäume reihenweise wie Streichhölzer knickten, in die Gleise fielen und auf elektrifizierten Strecken häufig noch die Oberleitung beschädigten. Strecke um

Strecke musste dichtgemacht werden, viele Züge fuhren nur noch in den nächstgelegenen Bahnhof, um 19.20 Uhr meldete die DB AG: „Die Deutsche Bahn hat sich (...) entschieden, den bundesweiten Zugverkehr aus Vorsorgegründen weitgehend einzustellen." Als erstes traf es den Fernverkehr, der Nahverkehr und die S-Bahnen liefen, so lange es die Sicherheit erlaubte. Die DB AG hatte erstmals ihren Betrieb komplett eingestellt, tausende Fahrgäste strandeten häufig fern ihrer Zielorte. In manchen Regionen schickten Arbeitgeber ihre Angestellten bereits am frühen Nachmittag nach Hause, weil regionale Verkehrsbetriebe ankündigten, den Verkehr nicht mehr gewährleisten zu können. Dennoch strandeten auch viele Pendler – im Winter, in Bürokleidung, mit Handtasche und Aktenkoffer. Schienenersatzverkehr einzurichten, war angesichts des ebenfalls vom Sturm stark beeinträchtigten Straßenverkehrs beinahe unmöglich. Der Flugverkehr hatte längst kapituliert.

Die Bahnhofsgebäude blieben zum Schutz der Reisenden offen und auch in der Nacht mit Servicepersonal besetzt. In manchen Bahnhöfen wurden zusätzliche Wärmezüge als Aufenthaltsräume bereitgestellt, in Münster wurde ein Luftschutzkeller geöffnet. Das Rote Kreuz verteilte Decken, warme Getränke und kleine Snacks wurden organisiert und man half Reisenden bei der Suche nach nahegelegenen Hotels und Unterkünften. Auch wenn sich die DB AG in vielen Fällen kulant zeigte, war sie jedoch nicht zu einem Schadensersatz verpflichtet, schließlich ist ein Orkan geradezu ein Lehrbuchbeispiel für höhere Gewalt. Die Hilfe der DB AG war an größeren Bahnhöfen gut organisiert, scheiterte aber andernorts und beschränkte sich oft auf unbestimmte Lautsprecherdurchsagen und rief so Kritik bei Fahrgästen hervor, die überwiegend akzeptierten, dass die Bahn nicht für ein Sturmtief verantwortlich gemacht werden könne.

Nicht nur, dass die Bahn in ganz Deutschland ihren Betrieb einstellen musste und mehrere Tage nach Abklingen des Orkans brauchte, um wieder komplett in Fahrt zu kommen. Zu allem Überfluss erwies sich der erst wenige Monate alte Prestigebau des Schienenkonzerns, der Berliner Hauptbahnhof, als einem mitteleuropäischen Strum nicht gewachsen. Zwei tonnenschwere Zierteile machten sich selbstständig. Eines krachte aus einigen dutzend Metern Höhe auf eine Empore, die glücklicherweise wegen der Betriebseinstellung menschenleer war, ein anderes verkeilte sich in der Fassade.

Alle Räder stehen still, wenn das Wetter es so will

Inzwischen ist der Berliner Hauptbahnhof sturmfest, nachdem er während Kyrills schwächerem Nachfolger Lancelot nochmals evakuiert werden musste. Nach den beiden Sturmtiefs Kyrill und Lancelot folgte zur Abwechslung mit Malte der Wintereinbruch allerdings so heftig, dass der Verkehr und darunter auch die Schiene erneut teilweise zum Stillstand kam. *Stefan Alkofer*

Foto: G. Habermann



„Unbestimmte Verspätung" – diese und ähnliche Anzeigen prägten das Bild.


Auch in Stuttgart schenkte die Bahn warme Getränke an die Fahrgäste aus.


Wie in Frankfurt versuchten an den großen Bahnhöfen DB AG-Mitarbeiter zu helfen.

Foto: G. Habermann


In Münster wurde ein Luftschutzkeller für wartende DB AG-Fahrgäste geöffnet.

Foto: Henschel


In Essen übernachteten die Reisenden ebenfalls in abgestellten Nahverkehrszügen.

Fotos (3): Emersleben



Im Münchner Hauptbahnhof organisierte die DB AG Wärmezüge für ihre Fahrgäste.

Fotos (2): R. Harrison, Slg. Schindler



Fort Eustis, Virginia (USA): 42 1597, 19 1001, 52 2006 und SVT 137 274.



Am 4. Oktober 1949 ist 19 1001 in Fort Eustis bereits ziemlich lädiert.

Schau-Stück

Auf deutschen Gleisen erreichte 19 1001 bei Versuchsfahrten 180 km/h bei für eine Dampflok hervorragender Laufruhe.

Die Dampfmotorlok 19 1001 wurde als Kriegsbeute in den USA untersucht und bestaunt, aber leider auch verschrottet.



Foto: Slg. Schumacher

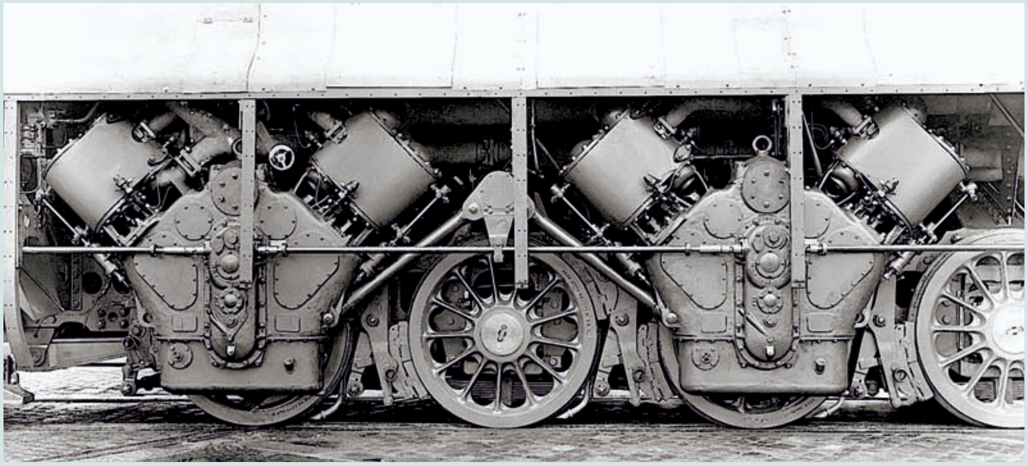


Foto: Henschel, Slg. Frickel

Aus Platzgründen saßen zwei Motoren auf der linken, die beiden anderen auf der rechten Lokseite.

„So erfährt die Dampflokomotive für neue Verkehrsprobleme durch den Einzelachsantrieb in ihrem Wettbewerb mit elektrischen Lokomotiven, Diesellokomotiven und künftig vielleicht auch Gasturbinen-Lokomotiven eine wertvolle Fortentwicklung und Anpassung, die sie guten Mutes an die bevorstehenden Aufgaben herantreten lässt." Das schrieb der damalige Henschel-Chefkonstrukteur Dr.-Ing. Richard Roosen in einem 1943 erschienenen Artikel in der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI). Dass weder der Dampflokomotive im Allgemeinen noch 19 1001 im Besonderen eine große Zukunft beschieden war, ahnte Roosen wohl nicht. Dabei gaben die Versuchsfahrten nach Abstellen kleinerer Fehler (beispielsweise Anfahrproblemen wegen zu stramm sitzender Kolbenringe) zur Hoffnung Anlass, dass die Zukunft schnellfahrender Dampflokomotiven tatsächlich im Einzelachsantrieb liegen könnte.

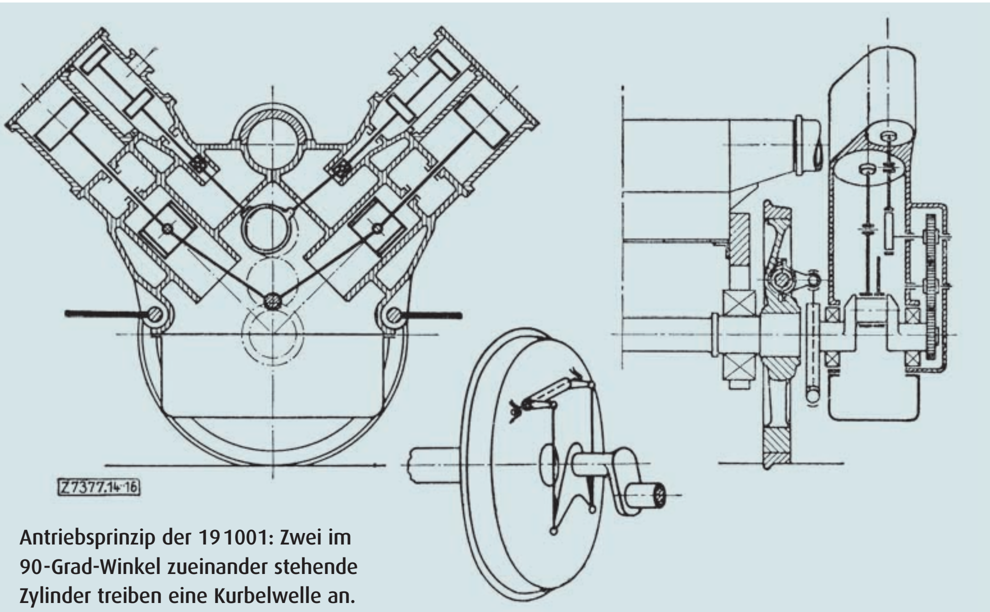
Probleme bei konventionellen schnellfahrenden Dampfloks bilden der Ausgleich der freien Massenkräfte (beispielsweise durch die Kuppelstangen) und die Schmierung des im Freien laufenden Triebwerkes. Innentriebwerke bei Dreizylinderloks waren in der Regel schlecht zugänglich. Der Einzelachsantrieb ging mehrere Probleme auf einmal an: Wie bei E-Loks ist der Raddurchmesser nicht mehr relevant für die mögliche Höchstgeschwindigkeit (mit 1250 mm war der Treibraddurchmesser der 19 1001 geringer als der einer Güterzuglok der BR 44). Der Massenausgleich war bei der Henschel-Konstruktion durch die v-förmige Anordnung der Zylinder sehr gut, und für Wartungsarbeiten an den außen liegenden Dampfmotoren musste man lediglich die Verkleidung entfernen. Außerdem waren die beweglichen Teile der Dampfmotoren wegen der Kapselung weniger anfällig für Verschmutzung.

Im April 1943 kam 19 1001 beim Bw Hamburg-Altona im Regeldienst vor Schnellzügen zum Einsatz, wo sie sich bewährte. Schnellfahrten konnten wegen des Krieges nicht mehr durchgeführt werden. Im August 1944 wurde die Lok bei einem Bombenangriff beschädigt.

Nach Kriegsende wiesen die amerikanischen Militärbehörden Henschel an, die Lok wieder instandzusetzen. Nach einer Probefahrt wurde die Lok zusammen mit einer 42, einer Kondenstender-52, einer Heeresfeldbahnlok HF 110 C und einem SVT der Bauart Köln zu Testzwecken in die USA verschifft. In Fort Monroe waren die Ingenieure beeindruckt von den Leistungen der 19. Verschiedentlich soll die 19 auf Ausstellungen auch der Öffentlichkeit zugänglich gewesen sein. Nach den Versuchsfahrten wurden die deutschen Fahrzeuge nach Fort Eustis, Virginia überführt. Da die DB nicht bereit war, die Kosten für den Rücktransport der 19 zu bezahlen, erfolgte 1952 die Zerlegung der Lok in den USA.

Wegen der Traktionsumstellung in Deutschland, aber auch in den USA unterblieb trotz des technischen Potentials der Serienbau von Dampfmotorloks.

Jochen Frickel

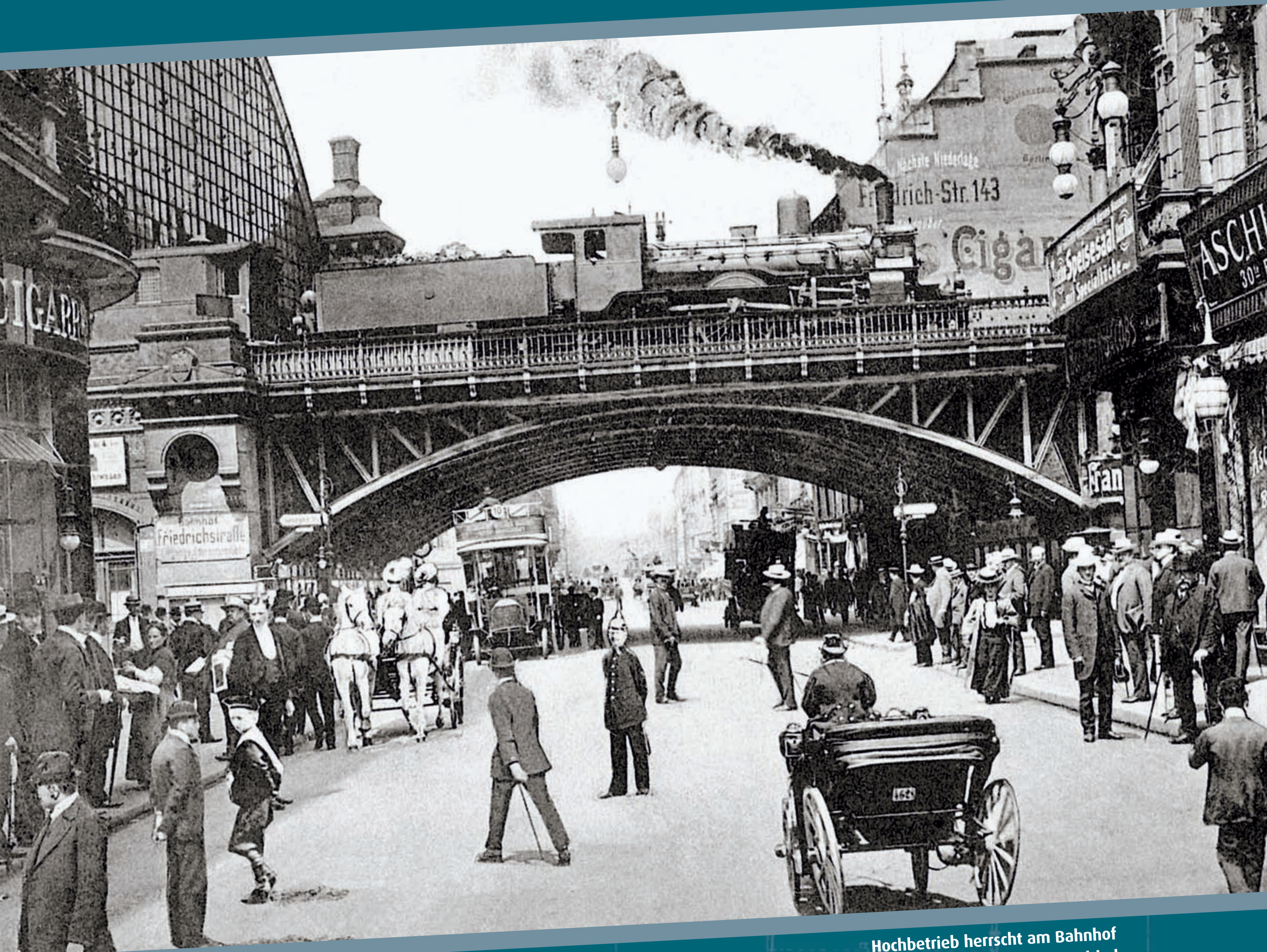


Antriebsprinzip der 19 1001: Zwei im 90-Grad-Winkel zueinander stehende Zylinder treiben eine Kurbelwelle an.

Zeichnung: Henschel, Slg. Frickel

Steckbrief

- **Bezeichnung: 19 1001 der Deutschen Reichsbahn**
- **Hersteller: Henschel**
- **Bauart: 1'Do1' h8**
- **Motorenzahl: 4**
- **Baujahr: 1941**
- **Leistung: 1700 PS**
- **V_{max}: 175 km/h**
- **Länge über Puffer: 23 775 mm**
- **Achslast: 18,6 t; nach Umbau (1943) 20 t**



Hochbetrieb herrscht am Bahnhof Friedrichstraße 1908: Die Stadtbahn war Synonym für Großstadtverkehr!

Ab durch die Mitte

Teil 1

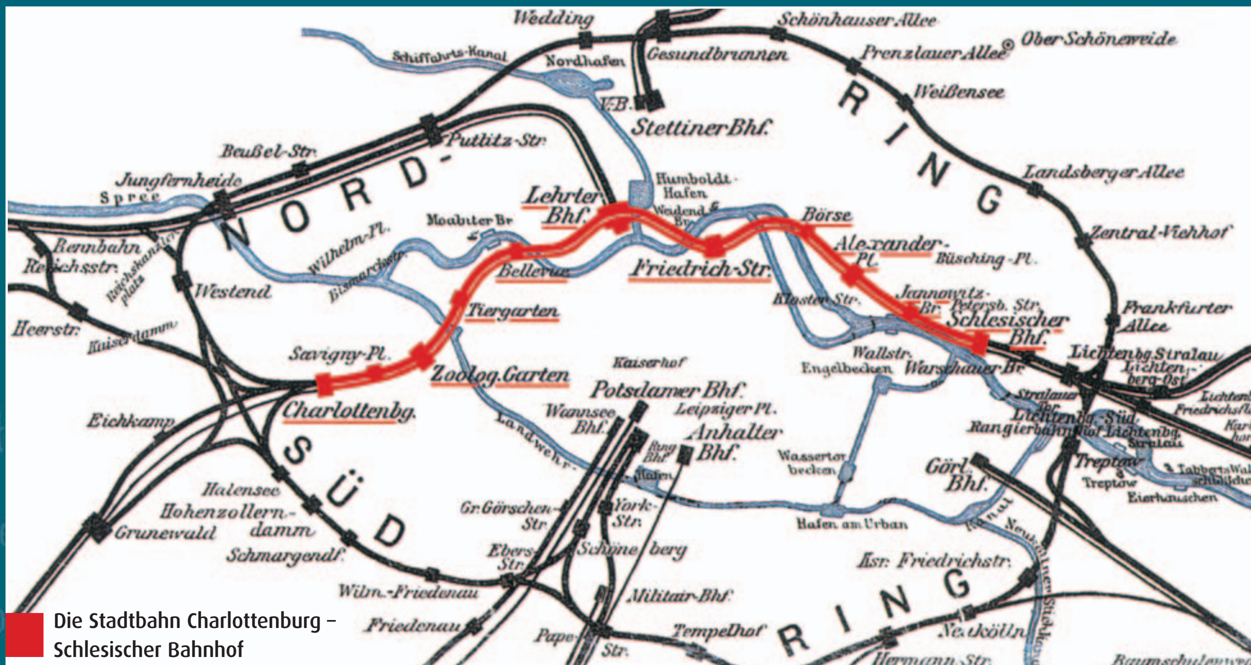
Vor 125 Jahren ging ein bis heute einmaliger Verkehrsbau in Betrieb: Die Stadtbahn Berlin. Bis heute erfüllt sie ihre Funktion und spiegelt gleichzeitig Verkehrsgeschichte wider.

So wat jibt's nur in Berlin. Da kann keene Hamburger Hochbahn nich mithalten, und ooch die Metro in Paris mit ihre Hochbahnstrecken oder die in Chicago und Nju York: Allet jut und schön. Aba uff zwölf Kilometer Länge, uff jemauerte Viadukte, mit vier Gleise, mitsamt Fernverkehr und seit neuestem mit Zentralbahnhof? Und im Janzen seit 125 Jahre? Seh'nse, so wat jibt's nur in Berlin!

Berlin nahm in der zweiten Hälfte des 19. jahrhunderts eine explosionsartige Entwicklung: Einwohnerzahl und In-



Foto: Slg. Schumacher



Die Stadtbahn Charlottenburg – Schlesischer Bahnhof

Karte: Slg. hb/Bearb.: Modelleisenbahner

dustrieproduktion vervielfachten sich. Es entstanden neue Arbeiterviertel inner- und außerhalb der so genannten „Weichbildgrenze"; das Problem des Arbeiterberufsverkehrs bedurfte dringend einer Lösung.

Von 1871 bis 1877 wurde die Ringbahn errichtet, die eine gewisse Entlastung brachte und aufgrund ihrer Streckenführung den Namen „Hundekopf" erhielt. Auch verband sie die bis dahin entstandenen Kopfbahnhöfe, was insbesondere die Überstellung von Güterwagen vereinfachte.

Ab 1875 wurde die „Berliner Stadteisenbahn" geplant und gebaut: Von Anfang an niveaufrei, mit einem Gleispaar für den Fern- und einem für den Stadt- und Vorortverkehr. Hinzu sollte die Aufgabe eines langgestreckten Zentralbahnhofes kommen, die sich zumindest für einige der nach Berin führenden Fernstrecken anbot. Außer für Übergabefahrten zur Bedienung der Markthallen am Alexanderplatz (der einstige Anschluss ist heute noch zu erkennen) war die Stadtbahn Reisezügen vorbehalten.

Aufgrund der innerstädtischen Bebauung und daraus resultierender hoher Kosten für den Grunderwerb kam nur eine Streckenführung entlang des ehemaligen, nicht mehr nötigen Königsgrabens (Bestandteil der nördlichen Festungslinie) in Betracht. Daher mäandert die Stadtbahn durch Hinterhöfe und quert →

Foto: Slg. Kirsche





Der deutsche Kaiser besichtigt am 6. Februar 1882 auf einer „Stadtbahn-Umfahrt" den Bahnhof Alexanderplatz (li.). In die Viaduktbögen unter den Gleisen zogen unter anderem auch Gaststätten ein (u.).

Foto: Berliner S-Bahn-Museum

Der alte Bahnhof Zoologischer Garten, hier im Jahre 1922, ging erst 1884 als fünfter Fernbahnhof in Betrieb.



Foto: Slg. Schumacher



Foto: Histor. Sammlung DB AG/M. Krajewski

Ab 1934 wurde der Nordsüd-Tunnel errichtet. In Friedrichstraße kreuzt er nahe am Spreeufer die Stadtbahn.

Zwölf Kilometer schlängelt sich die Stadtbahn durch die Hauptstadt

Für den alten Bahnhof Friedrichstraße entwarf Architekt Johann Vollmer die schmucke Backsteinfassade .



Foto: Slg. Schumacher

mehrfach die Spree und ihre Nebenarme.

Am 7. Februar 1882 wurde das nördliche Gleispaar für den Stadt- und Vorortverkehr in Betrieb genommen. Tags zuvor nahm Seine Majestät der Kaiser von Deutschland und König von Preußen auf einer „Umfahrt" die neue Bahn in seiner Hauptstadt höchstselbst in Augenschein. Das Gleispaar für die Fernzüge ging am 15. Mai desselben Jahres in Betrieb.

Westlicher Ausgangspunkt der Stadtbahn war der Bahnhof der Stadt Charlottenburg außerhalb Berlins. Am östlichen Ende wurde die Strecke in den zum Durchgangsbahnhof umgebauten und erweiterten Schlesischen Bahnhof geführt. An den Bahnhöfen Charlottenburg, Zoologischer Garten (ab 1884), Friedrichstraße, Alexanderplatz und Schlesischer Bahnhof hielten Fernzüge, an allen anderen (siehe Karte) nur die Stadtbahn- und Vorortzüge. Bei einer Gesamtlänge von zwölf Kilometern sind knapp acht Kilometer als gewölbte Viadukte und weitere 1,8 Kilometer als Viadukte mit Eisenüberbau errichtet worden; nur rund 1,7 Kilometer entstanden als gewöhnliche Dammschüttung! Die Gewölbebögen wurden auch vermietet, als Werkstätten, Lagerräume oder gar als Restaurant.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde der Zugverkehr auf den Stadtbahngleisen in Spitzenzeiten im 2,5-Minuten-Abstand abgewickelt. Folgerichtig wurde die Umstellung auf elektrischen Betrieb



Foto: Slg. Kirsche

Eine nagelneue T 14 bespannt 1914 einen Stadtbahnzug im Bahnhof Zoologischer Garten.



Foto: Slg. Schumacher

Als zentrumnaher Bahnhof spielte Alexanderplatz von Anfang an eine wichtige Rolle auch als Fernzughalt.

Die Längsfassaden von Alexanderplatz (Zeichnung) und Bellevue gestaltete Johann Eduard Jacobsthal.

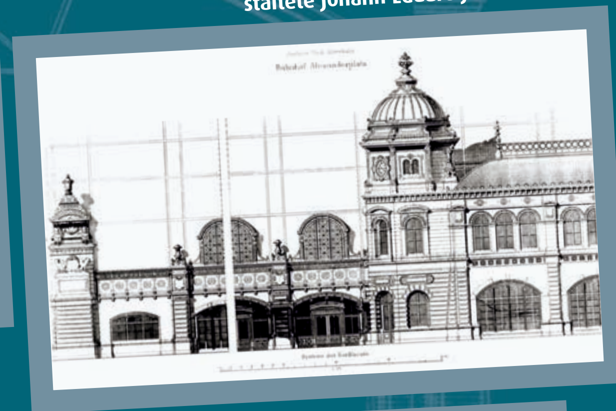


Foto: Berliner S-Bahn-Mus.

zur Planungsreife geführt, der Preußische Landtag beschloss 1913 ein Gesetz zur „Umstellung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen auf elektrischen Betrieb". Vorgesehen war die Ausrüstung mit Wechselstrom. Die Vertreter des Dampfbetriebes hielten dagegen und gaben eine Lokomotive in Auftrag, die den Leistungsforderungen für elektrischen Betrieb entsprach und sie, wie sich zeigen sollte, gar überbot: Die 1'D1'-„Kampflokomotive". Die ab 1914 mit selber Achsfolge über 400-mal gebaute T 14 wurde jedoch auf der Stadtbahn nicht in nennenswertem Maße eingesetzt; sie bewährten sich als Güterzuglokomotiven. Bestimmende Lokomotive blieb die T 12, die spätere DR-Baureihe 74.4-13. Der 1914 begonnene Erste Weltkrieg erübrigte vorerst weitere Umstellungsdiskussionen.

Nach der Bildung von Groß-Berlin 1920 und erneuten Untersuchungen erhielt Berlin ab 1924 (Berlin Stettiner Bf – Bernau) schrittweise ein „elektrisiertes" Gleichstrom-S-Bahn-Netz. Die neuen Studien ließen diesen Betrieb vorteilhafter als Wechselstrom erscheinen. Im Rahmen der „Großen Elektrisierung" wurde die Stadtbahn 1927/28 mit seitlichen Stromschienen ausgerüstet, und seit 11. Juni 1928 fahren die Züge Potsdam – Erkner elektrisch. Allerdings fuhren nach wie vor auch dampfbespannte Züge über die Stadtbahngleise!

In die 1920er-Jahre fallen auch Umbauten an einigen Stadtbahnhöfen sowie eine umfassende Sanierung und Verstärkung aller Viaduktbögen und weiterer Bauten. Zu den Bahnhöfen, die neue Hallen erhielten, gehörten Friedrichstraße, Alexanderplatz und der Schlesische Bahnhof. Der Bahnhof Friedrichstraße wurde ab 1923 auf sechs Gleise erweitert; er erhielt eine bemerkenswerte Hallenkonstruktion, da sich das gesamte Gleisfeld in einem weiten Bogen dehnt. Dort entstand in den 1930er-Jahren der Kreuzungspunkt mit der Nordsüd-S-Bahn, die einen unterirdischen Bahnsteig erhielt. Ebenfalls in den 1930er-Jahren wurde mit dem Umbau des Bahnhofes Zoologischer Garten begonnen.

Henning Bösherz

Teil 2 folgt in Ausgabe 4



Foto: Berliner S-Bahn-Museum

Der Bahnhof Jannowitzbrücke, dessen Halle erhalten ist, musste in den Lauf der Spree hineingebaut werden.

Die Westseite des Schlesischen Bahnhofes um 1909: Rechts die alte Halle des Kopfbahnhofes von 1869.



Foto: Slg. Schumacher



Im Mai 1984 verlässt der letzte internationale TEE der FS, „Mediolanum“, Innsbruck Hbf in Richtung Brenner.

Für den lokbespannten TEE-Verkehr beschafften die FS 1972 luxuriöse und elegante Wagengarnituren, die gar über eine eigene Energiezentrale verfügten.

Italiens Europäer

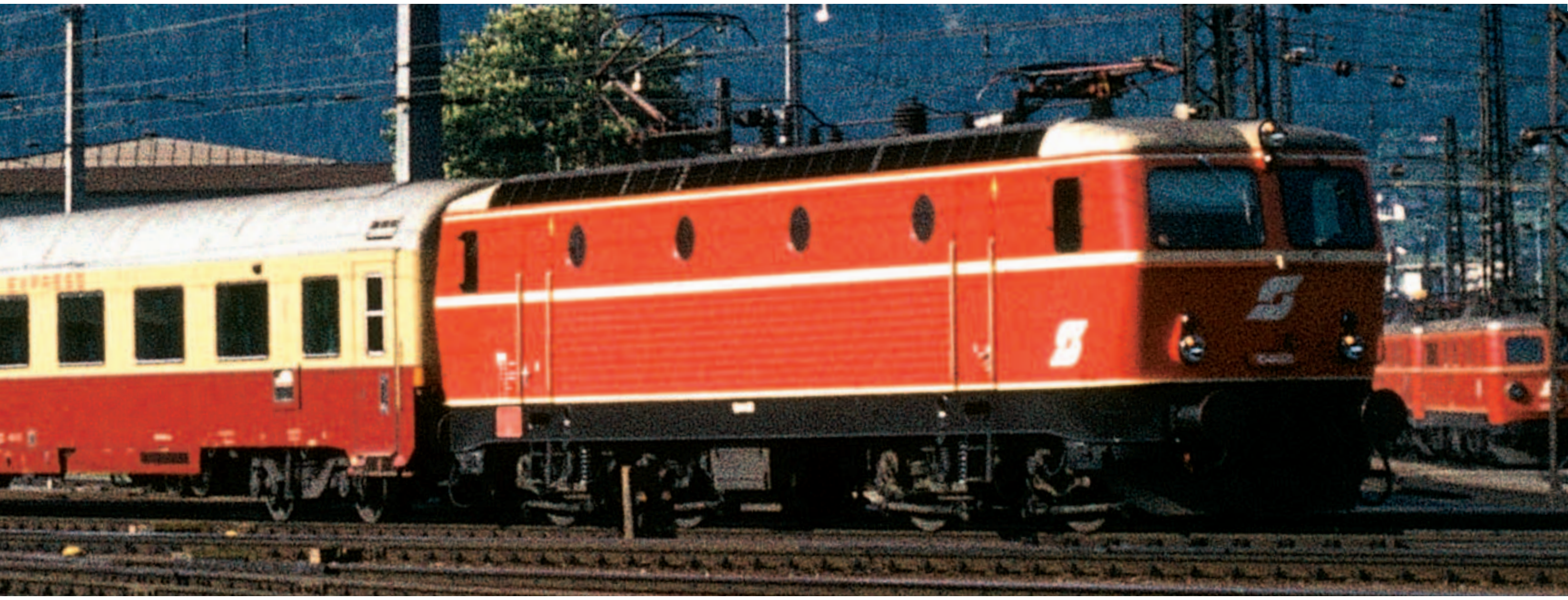
Als vor 50 Jahren der westeuropäische TEE-Verkehr aufgenommen wurde, setzten die italienischen Staatsbahnen FS ihre zweiteiligen Dieseltriebwagen ALn 442/448 für ihre Prestigezüge „Lemano“, „Ligure“ und „Mediolanum“, die jeweils von Mailand nach Genf beziehungsweise Avignon oder München führten, ein. Im Lauf der Zeit wurde die Kritik an den italienischen VT immer lauter, da diese weder über eine Klimaanlage noch über ein Speiseabteil verfügten, sondern nur Sitzplatzservice anboten. Überdies war der mechanische Dieselantrieb laut, seine Leistung schwach und die Zahl der Sitzplätze nicht mehr ausreichend.

Ab 1972 stellte die FS ihre TEE-Verbindungen auf lokbespannte Züge um. Die in den TEE-typischen Farben Bordeauxrot und Sandgelb gehaltenen speziellen klimatisierten FS-Wagen wurden nach dem Bestellzeitpunkt als Typ „TEE RIC 1969“ geführt. Sie waren eine auf internationale Übergangsanforderungen angepasste Vorausserie zu dem ab 1973 gelieferten „Gran Conforto 1970“-Wagenmaterial („GC“) in Schiefergrau/Elfenbein, von dem insgesamt 191 Wagen für die italienischen Inlands-TEE (Adriatico, Vesuvio, Ambrosiano, Aurora, Cycnus) und Rapidi gebaut wurden.

Die FS beschafften 13 Abteilwagen Az 18-90 900, fünf Großraumwagen A(p)z 18-90 950 („p“ nicht angeschrieben), fünf Speisewagen WRz 88-90 900 und fünf Dienst-/Generatorwagen. Es gab drei eintägige Umläufe mit jeweils fünf Wagen (D + A + Ap + WR + A). Charakteristisch für die Innenraumgestaltung waren die großflächige Verwendung von Kristallglas, etwa für die Abteilschiebe- und Gangpendeltüren sowie die Gepäckablagen. In den Abteilwagen ließen sich die einzelnen Sitzlehnen zur Seite klappen und erlaubten so den Zugriff auf die in den Abteiltrennwänden integrierten persönlichen Garderoben. Die Fensterjalousien zwischen der Doppelverglasung wurden elektrisch betätigt. Während jeder der GC-Inlandswagen einen eigenen, aus der Zugsammelschiene gespeisten rotierenden Umformer (3 kV DC/380 V Drehstrom, 50 Hz) erhielt, wurden die TEE-RIC über



Im April 1980 passiert der TEE 85 „Mediolanum“ mit 111 048 die Festung Kufstein.



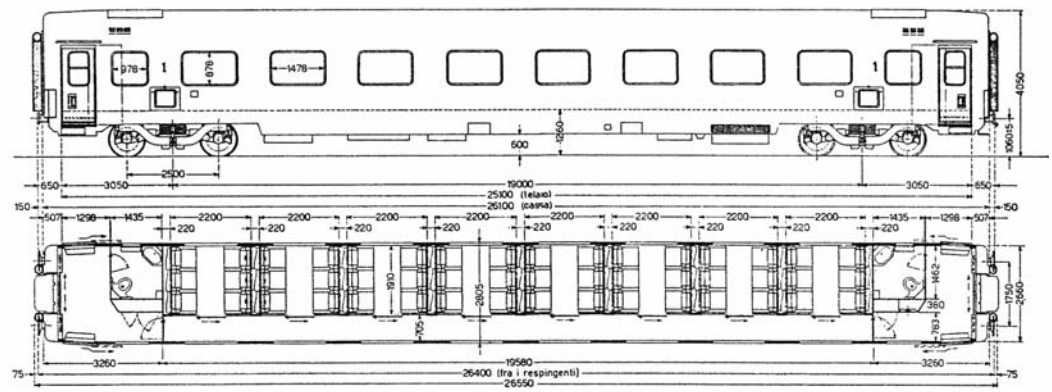
zwei zentrale Maschinensätze im Dienstwagen versorgt. Motorseitig mussten sich die Umformersätze an die UIC-genormten Heizspannungen (1000 V/$16^2/_3$ Hz, 1500 V/50 Hz oder 1500/3000 V DC) anpassen. Der jeweilige 240 kVA-Generator lieferte 660 Volt Drehstrom mit 50 Hz, der in den einzelnen Wagen auf 380/220 Volt abgespannt wurde. TEE-Wagen ließen sich mangels Stromversorgung über die durchgekuppelte Drehstromleitung nicht in normale Züge einreihen und umgekehrt auch keine Fremdwagen in den TEE.

Die Leistung eines Maschinensatzes reichte zur Versorgung von vier Reisezugwagen mit je 40 kVA und des Speisewagens. Eine Parallelschaltung der Umformer war nicht vorgesehen. Verkehrte ein TEE mit Zusatzwagen, so wurde der Seitengang-Generatorwagen innerhalb der Garnitur eingereiht (4 Az + Wrz + Dz + n Az), wobei der zweite Umformer nur die nachlaufenden Wagen versorgte. Die Generatorwagen Dz 61 83 95-90 950 bis 951 mit zwei Umformern brachten es auf die beachtliche Masse von 58,9 Tonnen, auch die Sitzwagen wogen immerhin 50,3 Tonnen. Drei der Dienst-/Generatorwagen besaßen bis 1977/78 nur einen Umformersatz.

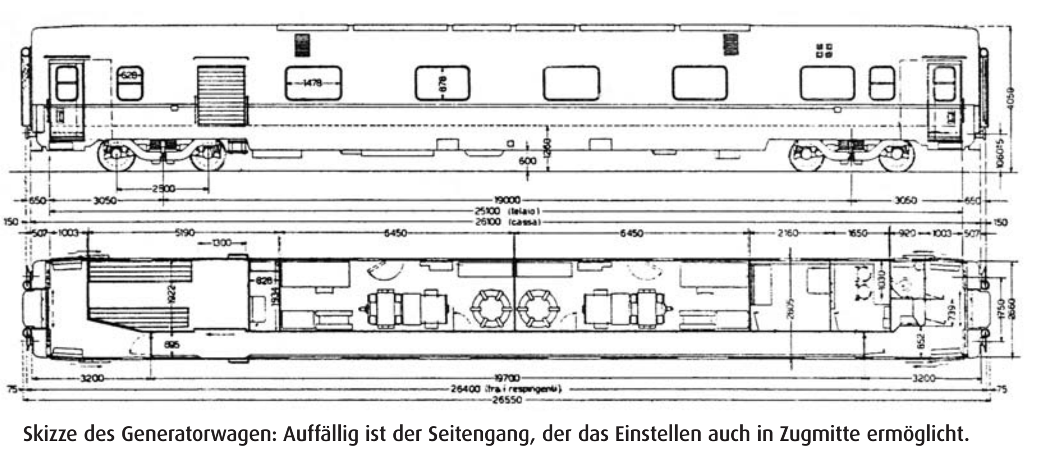
Die FS-Wagentypen TEE 1969 und GC 1970 →



Nach der TEE-Ära erhielten die Wagen den „Gran Conforto“-Anstrich und statische Umrichter.



Typenskizze des Abteilwagentyps Az 18-90 900.



Skizze des Generatorwagen: Auffällig ist der Seitengang, der das Einstellen auch in Zugmitte ermöglicht.

Zeichnungen: FS Servizio Materiale e Trazione/Slg. Petrovitsch



Re 4/4^{II} 11252 erreicht im September 1980 mit dem TEE „Lemano“ den Bahnhof von Genf.

können als unmittelbare Vorläufer der UIC-Normtype Z der Eurofima-Sammelbestellung gelten, an deren Entwicklung FIAT/Sezione Materiale Ferrotranviario in Turin auch wesentlichen Anteil hatte. Die TEE- und GC-Wagen wiesen bereits viele Baumerkmale der Type UIC-Z wie einen schweren Stahlkasten, Schwenkschiebetüren mit einziehbaren Trittstufen und wiegenlose Flexicoil-Drehgestelle für 200 km/h auf. Ihre Drehgestellbauart Fiat 7195 unterscheidet sich von den Y 0270 S der späteren Eurofima-Wagen durch beidseitige Abstützung auf zwei parallelen Federsäulen.

Die leichten Fünfwagenzüge wurden auf italienischen Gleisen meist mit „Tartarughe“-(Schildkröten-)Loks der Reihe E 444 bespannt, für die anfänglich auch eine Lackierung im TEE-Schema angedacht worden war. Zwischen Verona und Brenner allerdings wich die Schnellfahrlok schon nach einer Fahrplanperiode der E 646. Weiter bis München fuhr der „Mediolanum“ meist mit einer blauen 110, später dann mit einer 111 und zuletzt, ab 1981 mit einer blutorangenen ÖBB-1044.0. Die SBB bespannten den „Lemano“ zwischen Domodossola und Genf mit einer der TEE-farbigen Re 4/4^{II} 11249 bis 253. Die SNCF hängte ab Ventimiglia meist eine BB 22200 vor den „Ligure“.

Drei Züge ein Ziel: „Ligure“, „Lemano“ und „Mediolanum“

Mit den aus „Ligure“ und „Lemano“ zurückgezogenen kurzen RIC-Wagensätzen wurde, nach Umbau auf GC-Standard, 1984 der eintägige Umlauf des Inland-TEE „Colosseum“ anstelle des ETR 300 „Settebello“ eingerichtet. Eine kuriose Wandlung erfuhr dabei ein nicht mehr benötigter Generatorwagen: Sein Maschinenraum wurde zu Cateringzwecken für die Zubereitung und den Verkauf von Fertiggerichten umfunktioniert, was dem Wagen den Spitznamen „Pizza-Express“ eintrug. Dieser ehemalige Dz wurde zusätzlich zum traditionellen Vollspeisewagen in der Zugmitte eingereiht.

Der „Mediolanum“ verkehrte noch bis Mai 1984 als TEE, ehe sich auch dieser Zuglauf zu einem gemischtklassigen IC wandelte, der 1987 zum EC „Leonardo da Vinci“ mutierte. Der Name „Mediolanum“ ging indes auf einen IC der Gotthard-Route über und wird heute von einem Cisalpino-Zug getragen. Auch als „Lemano“ verkehrt nun zwischen Genf und Mailand ein ETR 470-Triebzug (zuvor war es ein RABe der SBB), unter dem Namen „Ligure“ rollt ein gewöhnlicher EC von Mailand nach Nizza.

Die 200 km/h-Klassifizierung der 28 italienischen TEE-Wagen war mehr theoretisch, denn keiner der Züge nach Avignon, Genf und München fuhr damals irgendwo schneller als 160 km/h. Die Wagen wurden 1982 mit statischen Umrichtern auf eine eigenständige Energieversorgung umgebaut und gingen im GC-Erstklass-Wagenpark auf. Sie wurden mit Schlingerdämpfern für 200 km/h nachgerüstet und tragen heute allesamt das aktuelle weiß-grüne Trenitalia-XMPR-Farbschema. Bei der Ablieferung der Wagen im Jahr 1972 war die Platzaufteilung noch 5:3 zugunsten der Raucher! Heute kennt Trenitalia ausschließlich Nichtraucherzüge. *Helmut Petrovitsch/al*

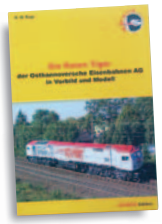


TEE 84 „Mediolanum“ mit 110 384 bei Innsbruck im September 1972.

Fotos (5): Petrovitsch

Rote Tiger

H. W. Rogl: Die Roten Tiger der Osthannoversche Eisenbahnen AG in Vorbild und Modell. Wiekra Edition, Suhlendorf 2006. ISBN 3-00-020062-2, 66 S., 50 Farb-, 6 Sw-Abb; Preis: 15,80 Euro.

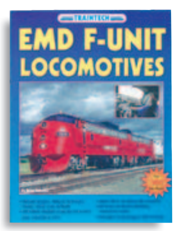


■ Die Popularität der gewaltigen Bombardier-Tiger legte es nahe, die Geschichte der Lok einmal zu beleuchten. Da Wiekra den OHE-Shop betreibt, stehen die OHE-Loks im Mittelpunkt. In verständlichem Schreibstil beleuchtet Hans Wolfgang Rogl die Geschichte der Vorgänger-Loks DE 2500 von Henschel und Blue Tiger von Adtranz. Auch ein kurzer Blick auf die Vorläufer der Roten Tiger bei der OHE, der Reihe 2000 fehlt nicht. Die Lebensläufe aller Loks sowie Auszüge aus Hersteller-Broschüren runden die Geschichte gelungen ab. Die Bildqualität ist gut, die Auswahl zeigt die Vielfalt der Tiger-Einsätze. Die Vorstellung des H0-Modells beschränkt sich auf schöne Bilder, eine Konstruktionszeichnung und 32 Zeilen Text. *yo*

● ***Fazit: Empfehlenswert für Fans moderner Dieselloks***

US-Stromlinien-Legende

Brian Solomon: EMD F-Unit Locomotives. Specialty Press, North Branch, MN (USA) 2005, www.specialtypress.com. ISBN 1-58007-083-3, 112 S. (englische Sprache), 147 Farb-, 96 Sw-Abb; Preis (USA): 24,95 Dollar.



■ Die bekanntesten US-Diesellok-Typen in Deutschland dürften wegen des Märklin-Modells der F7 die EMD-F-Units sein. Der bekannte amerikanische Fachautor Brian Solomon widmet sich eingehend der Geschichte dieser Stromlinien-Loks von der FT (1939) bis zu den Umbauten zu CF7 (1970) unter Einbeziehung diverser aktueller Museumsloks. Die bis in die späten 80er-Jahre dauernden Einsätze der ursprünglichen F-Units finden sich in vielen Fotos aus allen Regionen der USA dokumentiert. Modellbahner mit Faible für vorbildgerechte Betriebsspuren finden in Solomons Buch viele Anregungen. Die größte Freude verbreitet das Buch, wenn man gute bis sehr gute englische Sprachkenntnisse hat. Auch ohne diese kann man die für amerikanische Verhältnisse in unerhört großer Zahl vertretenen Farbbilder genießen. Verzichten muss man indes auf Maßzeichnungen. Specialty-Press-Bücher werden von Midland Publishing (England) für Europa vertrieben, was einen Bezug problemlos macht. *yo*

● ***Fazit: Sehr gut bebilderte Geschichte der US-Loklegende***

Abgeschlossenes Bw-Kapitel

Dirk Endisch: Das Bahnbetriebswerk Blankenburg (Harz). Verlag Endisch, Korntal-Münchingen 2006. 144 Seiten, 11 Farb-, 116 Schwarzweiß-Abbildungen, 61 Tabellen; Preis: 22,00 Euro.



■ Wer den Autor kennt, der weiß, dass er nicht nur in Halberstadt, sondern auch in Blankenburg ein Heimspiel absolviert. So hätte Dirk Endisch ohne Zweifel ein doppelt so umfangreiches Buch über das bemerkenswerte Harzer Bahnbetriebswerk schreiben können. Das heißt aber nicht, dass die wechselvolle Geschichte des seit 1993 bis zur Schließung Ende März 2006 nur noch als Einsatzstelle des Bw Halberstadt fungierenden Traditions-Bw inklusive seiner Lokbahnhöfe nicht umfassend dokumentiert wäre. Die Entwicklung von der Betriebstätte der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn mit den von der HBE entwickelten schweren Steilstrecken-Tenderloks über das zeitweise modernste Bahnbetriebswerk der DR, Heimat-Bw der Rübeland-E-Loks der Baureihe 251, bis zum rapiden Niedergang der Nachwendezeit ist in Wort, Bild und Tabellen detailliert erfasst. *hc*

● ***Fazit: Erste ausführliche Darstellung der Blankenburger Bw-Historie***

Außerdem erschienen

Dreiecks-Geschichte

Steffen Kluttig: Schienenverbindungen zwischen Chemnitz und Leipzig. Bildverlag Böttger, Witzschdorf 2006. ISBN 3-937496-17-3, 192 Seiten, 149 Farb-, 153 Sw-Abb.; Preis: Euro 29,80.

Die Bahnstrecken Kieritzsch – Chemnitz und Leipzig – Geithain mit ihren Abzweigungen dokumentiert der Autor in dem gründlich recherchierten Buch auch mit neu aufgefundenem Archivmaterial.

• **Interessante Streckenhistorie**

Letzte Blütezeit

Dr. Rolf Brüning: Mit Dampf durch Hessen. Farbbild-Raritäten aus dem Archiv. DGEG-Medien, Hövelhof 2006. ISBN 3-937189-24-6, 108 Seiten, 103 Farbfotos, 1 Karte; Preis: Euro 24,80.

Nicht nur mit bekannten Dampflok-Schätzen aus den Jahren 1957 bis 1965 öffnet der passionierte Eisenbahnfotograf zum zweiten Mal sein legendäres Farbdia-Archiv in der neuen DGEG-Reihe.

• **Sehr gute Wiedergabequalität**

Erlebte Heimat

Reinhard Schwarz, Gerhard Reule: Das Altensteigerle. Sparkasse Pforzheim Calw, 6., erw. Aufl., Pforzheim 2006. ISBN 3-92811-160-8, 180 Seiten, 251 Sw-Abbildungen; Preis: Euro 15,90.

Pünktlich zum Jahrestag der am 29. Dezember 1891 eröffneten, 1967 eingestellten Schmalspurbahn erschien die um 72 Seiten und etliche Abbildungen erweiterte sechste Auflage.

• **Erweitertes „Rütschle“**

Posens Straßenbahn

Piotr Dutkiewicz: Tramwaje w Poznaniu. Kolpress, Poznan (Posen) 2005. ISBN 83-920784-1-1, 270 Seiten, 199 Farb-, 312 Sw-Abbildungen; Preis: Euro 20,00.

Auch wer des Polnischen nicht mächtig ist, kommt bei den vielen historischen Aufnahmen der 2005 125-jährigen Posener Tram auf seine Kosten.

• **Mit Fahrzeugzeichnungen**

An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe“, Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

(Ent-)Ziffern

Betrifft: Geschichte und Geschichten, „Eisenbahn-Comic“, Heft 2/2007

Heute in aller Früh´ habe ich das Februarheft erstanden und mich wie immer gefreut. Auch die „Geschichte und Geschichten“ auf den Seiten 34/35 sind sehr interessant, da sie mein Spezialgebiet betreffen: Elektrik und Elektrifizierung. Ja, bis ich die handschriftlichen Bildzeilen entziffern konnte. Ich muss sagen, Sie bringen da völlig neue Erkenntnisse. Nach Ihren Angaben wurde die Lokalbahn Murnau – Oberammergau schon 30 Jahre vor der ersten deutschen Bahn elektrifiziert. Ganz im Vertrauen, diese Pseudo-Handschrift ist so schwer zu entziffern, dass der zuständige Redakteur nicht zwischen „8“ und „9“ unterscheiden konnte. Nix für ungut! ***Walter Zöller, 61352 Bad Homburg***

Anmerkung der Redaktion: Nix für ungut: Es handelt sich tatsächlich um die Druckbuchstaben-Handschrift des Zeichners und die 9 in 1905 ist durchaus von der 8 auf Seite 34 zu unterscheiden. Wir haben aber Markus Heiligmann gleichwohl gebeten, bezüglich der Lesbarkeit an sich zu arbeiten!

Neuigkeit

Betrifft: „Thüringer Sportler“, Heft 1/2007

Natürlich ist es gut und richtig, den Bekanntheitsgrad der Fahrten auf der Steilstrecke am Rennsteig durch entsprechende Pressebeiträge zu erhöhen und damit das Interesse breiterer Kreise zu wecken. Von der Einbettung in die Olympischen Winterspiele 1994 abgesehen bietet der Beitrag inhaltlich leider kaum Neues. Es sei denn, man nimmt es als Neuigkeit, dass im unteren Bild auf Seite 20 die Ausfahrt von 228671-4 laut Text nach Schleusingen verlegt wurde. Richtig ist allerdings, dass der Zug aus dem Bahnhof Schmiedefeld in Richtung Ilmenau ausfährt.

Hans-Joachim Weise, 98684 Ilmenau

Bahngeschichte

Betrifft: „Servus Vindobona!“, Heft 2/2007

Danke für den tollen Artikel über den Vindobona. Es ist nicht nur ein Zugname, sondern ein Stück Bahngeschichte und kleine Weltgeschichte. Meine erste Fahrt mit diesem Zug war am 12. August 1961. Ab dem nächsten Zug am nächsten Tag stand die Mauer und war die Fahrt für viele Menschen abrupt zu Ende und auf lange Zeit nicht mehr oder völlig anders möglich. Er war eine Verbindung durch den Eisernen Vorhang, wie auch immer man ihn sehen will. Seitdem ist dieser Zug von besonderem Interesse nicht nur für mich. Auch bietet diese Zugverbindung eine Vielzahl an interessanten Ersatzzügen wie VT 137 mit BR 86 bei Sebnitz oder den Berichten nach sogar zweiachsigen Zuggarnituren im Waldviertel, VT 175 mit Lokvorspann etc.. Interessant, dass es sogar einige Internetseiten zu dieser Zugverbindung gibt.

Steffen Uhlig, A-3100 St. Pölten



Die Einsätze der hier vor sich hindämmernden „Blauen Blitze“ der ÖBB als Vindobona währten nicht lange.

Foto: Uhlig

Hervorragend

Betrifft: „Auf der Höh´“, Heft 6 und 12/2006

Wir haben Kenntnis genommen von den zwei Artikeln bezüglich unserer Anlage Mariahöhe. Es waren schöne Artikel mit hervorragenden Fotos. Unseren herzlichen Dank dafür.

Derk Huisman, E-Mail

Zeitangaben

Betrifft: „Unter Strom am Strom“, Heft 1/2007

Wieso geben Sie beim Foto dieser herrlichen Brücke kein Datum an, eventuell mit einem kurzen Hinweis, wann die Brücke zerstört wurde? Eine Zeitangabe wäre auch bei den anderen älteren Aufnahmen hilfreich.

Carl Wössmann, A-1120 Wien

Anmerkung der Redaktion: Wäre das Thema dieses Beitrags die Hohenzollernbrücke und nicht die Rheinuferbahn gewesen, hätten wir selbstverständlich alle diesbezüglichen Daten mitgeliefert: Die Hohenzollernbrücke, 1907 bis 1911 erbaut, wurde beim Rückzug der Wehrmacht am 6. März 1945 gesprengt. Im Übrigen sind durchweg bei den Aufnahmen dieses Beitrags alle relevanten Jahreszahlen vermerkt.

Linz-Sächsinnen

Betrifft: „Gölsdorfs Kassenschlager“, Heft 2/07

Herzlichen Dank für den Artikel. Ich würde mir mehr Beiträge zur Dampflokgeschichte Europas wünschen, denn dieser war sehr vielfältig und teilweise auch sehr bemerkenswert. Anzumerken wäre noch, dass zwei Maschinen der Reihe 170 nach Sachsen kamen. Der dortige Lokpark war nach dem Ersten Weltkrieg stark dezimiert und desolat. Geliefert wurden sie von Krauß/Linz, Fabriknummern 7340 und 7341. In Sachsen bekamen sie das Gattungszeichen IX V mit den Betriebsnummern 1281 und 1282. 1922 wurden sie von der noch jungen Reichsbahn an die BBÖ verkauft. Die Betriebsnummern 170.750 und 170.751 trugen sie bis 1938 und wurden dann von der DRB als 56 3305 und 56 3306 bezeichnet. Durch die Wirren des Zweiten Weltkriegs verblieb die 56 3305 in Ungarn und wurde im Juni 1950 an Österreich zurückgegeben, wo sie im April 1951 kassiert wurde. Die 563306 kam im März 1954 aus der Tschechoslowakei in ihre Heimat zurück, wo sie sofort im April kassiert wurde.

Michael Ganzer, 79219 Staufen

Kritikpunkte

Betrifft: Probefahrt „Blauer Bock“, Heft 12/2006

Die Testberichte finde ich generell sehr interessant. Werden eigentlich die Kritikpunkte bei den betroffenen Firmen registriert? ***Volker Oster, 63791 Karlstein***

www.llangollen-railway.co.uk

Walisischer Museumsdampf

Im Norden von Wales bewahrt eine aktive Gruppe von Eisenbahnfreunden einige historische Fahrzeuge.

■ Wer noch nicht weiß, wo er seinen nächsten Bahnurlaub verbringen könnte, dem seien unsere britischen Freunde empfohlen. Im Geburtsland des Schienenverkehrs kümmern sich einige Museumsbahnen um das historische Erbe, so auch die Llangollen Railway im Norden von Wales. Auf der gut gestalteten Internetseite (nur auf Englisch) findet man zahlreiche Informationen über das Museumsprojekt , die Fahrzeugsammlung und vieles mehr.

www.heritagerailways.com/

Datenbank

Auf den Geschmack gekommen? Reise nach England geplant? Hier geht es in die Details.

■ Diese Datenbank eröffnet alle Möglichkeiten, einen Großbritannien-Museumsbahntrip vorzubereiten. Auf einer interaktiven Karte kann man einzelne Museumsbahnen anklicken. Sie suchen nach einer bestimmten Loktype, wollen wissen, ob und wo noch eine erhalten ist? Eine Suchmaske hilft, das entsprechende Exemplar zu finden. Weiter gibt es noch wissenswerte technische Informationen, bei denen man ganz nebenbei auch sein Englisch auffrischen kann.

www.sharpos-world.co.uk

Bilderflut

Zur Einstimmung und Nachbetrachtung des Inseltrips gibt es hier vor allem Bilder, Bilder, Bilder.

■ In Großbritannien sind sie gut vertreten, die Livesteam-Bahner, die auf ihren meist 5- oder $7^{1}/_{4}$-zoll-spurigen Fahrzeugen durch die Gegend jagen. Fotos von ihnen findet man hier zur Genüge. Der Bilderreigen geht weiter über britische Schmalspurbahnen zu den großen normalspurigen Fahrzeugen. In Sharpo's World begegnet man aktuellen Aufnahmen von Diesel- und E-Loks im Regelbetrieb, Dampfloks auf regulären Strecken sowie bei Museumsbahnen, und ein bisschen Historisches gibt es auch.

www.mybritishrail.de



Very British

Modellbahnen nach englischen Motiven sind ein spannendes Betätigungsfeld.

■ Die Insel ist die Heimat der Eisenbahn, den Briten haben wir nicht nur unsere ersten Lokomotiven zu verdanken, auch unsere Spurweite von 4 Fuß und $8^{1}/_{2}$ Zoll stammt von den Insulanern. Die Modellbahn wurde zwar nicht in Großbritannien erfunden, aber auf eine langjährige Tradition kann man dort auch zurückblicken. Aber während es in Deutschland zahlreiche Anlagen nach Schweizer oder gar amerikanischen Motiven gibt, so muss man britische Modellbahnen suchen wie die berühmte Nadel im Heuhaufen. Dass das Thema jedoch hoch interessant und auch der Zugang zu Modellen in Zeiten von Kreditkarte und Internet beinahe problemlos ist, glaubt Torsten Freyer, der eine bemerkenswerte Seite zum Thema ins Netz gestellt hat. Er stellt die wichtigsten Groß- und Kleinserienproduzenten vor, einige wie Bachmann und Hornby kennt man auch hierzulande, und verschafft einen Überblick über die wichtigsten Größen und Besonderheiten. Aber auch das Vorbild bleibt nicht unerwähnt, und wer sich dann durch diesen Internetauftritt surfte, der wird nicht leugnen können, dass englische Modellbahnen einen einzigartigen Charme versprühen.

Neuheiten von der Spielwarenmesse Nürnberg

Durchaus positive Signale von Handel und Industrie, Irritationen bezüglich verordneter Halle: Die Branche zeigt sich selbstbewusst.

Trend-Wende

Auch Durststrecken können ihr Gutes haben. Das war durchweg der Tenor bei den Ausstellern in der Halle 4 A, wo sich die Modellbahnbranche mit neuem Selbstbewusstsein präsentierte.

Die Modellbahnbranche? Na ja, zumindest alle Großserien-, einige Kleinserienhersteller und ein Teil der Zubehörartikler waren hier vertreten. Unter dem Motto, „Wir müssen draußenbleiben“, fanden sich andere im Foyer vor der Halle und die Fachpresse „immer an der Wand entlang“ in Halle 4 wieder. Modellauto-, Modellbau- und sonstige Zulieferfirmen waren dagegen in den Hallen 7, 7 A, aber auch 6 zu finden.



„Wir können ein Plus von vier Prozent ausweisen“: Dr. Ulrich Wlecke, jetzt aktives Mitglied des Märklin-Beirats.

Kein Wunder, dass manch Unmutsäußerung über die Belegungsstrategie der Nürnberger Messeleitung fiel. „Recht überschaubar“ blieb noch die freundlichste Einschätzung der Vorortsituation in Halle 4 A. Von einer Bedrohung für den Stellenwert als Leitmesse der Modellbahnbranche war gar zu hören, gelegentlich auch mit dem Hinweis auf Leipzig als potentiellen Nachfolger.

„Eine meiner wichtigsten Aufgaben ist, das Produkt und den Markt richtig zu verstehen“: Axel Dietz, neuer Vorsitzender der Märklin-Geschäftsführung, zeigte sich beeindruckt von der speziellen Messeatmosphäre rund um eines der beliebtesten Hobbies hierzulande.

Der 49-jährige Dietz war zuletzt Sprecher der Müller-Milch-Geschäftsführung und löste jetzt Interimsmanager Dr. Ulrich Wlecke ab, der in den Märklin-Beirat wechselte. „Ich verstehe mich als aktives Beiratsmitglied“, sicherte Dr. Wlecke seinem Nachfolger Unterstützung zu.

Fast zeitgleich mit dem Wechsel an der Spitze des Traditionsunternehmens gab Märklin bekannt, dass sich das leichte Umsatzplus des ersten Halbjahrs 2006 auch bis Dezember fortgesetzt habe. „Nach den vorläufigen Zahlen können wir ein Plus von vier Prozent im Spielwarenumsatz ausweisen“, zeigte sich Dr. Wlecke nicht unzufrieden.

„Wir hoffen natürlich alle, dass nach den bewegten Zeiten des Vorjahrs nun wieder Ruhe einkehrt, damit vor allem der Kunde nicht weiter verunsichert wird “, betonte Gerhard Scholz, Marketing-Leiter bei Fleischmann, und ergänzte: „Wir sehen wieder positiv in die Zukunft, konnten wir doch im vergangenen Jahr ein leichtes Plus erwirtschaften.“

Positive Signale sandten, stellvertretend für die große Mehrheit der Aussteller, auch Roco, Liliput-Bachmann, Brawa und, kaum überraschend, Piko-Chef Dr. René Wilfer, diesmal mit Brille im Fernostlook, aus.

Während die einen sich auf wenige echte Neuentwicklungen beschränken, gehen andere, allen voran Märklin, weiter in die Neuheiten-Offensive. Wer allerdings glaubt, dass etwa der Chef-Wechsel beim Göppinger Branchen-Primus oder die unmittelbar vor Weihnachten erfolgte Lehmann-Patentwerk-Übernahme durch den früheren MODELLEISENBAHNER-Verleger Hermann Schöntag für den Hauptgesprächsstoff auf der Spielwarenmesse sorgte, der täuscht sich gewaltig.



Fotos (2): Tiedtke



Made for China: Am Stand von Preiser modellierte Volker Bauer diese schöne Bahnerin.

„So kämpft Nürnberg gegen das Horror-Virus“, lautete etwa die Hauptschlagzeile der samstäglichen Abendzeitung. Aber das war noch gar nichts gegen die „Hupfdohlen“ mit ihren übergroßen Einkaufstaschen. Ehrlich, sie stießen zwar keineswegs auf einhellige Begeisterung, aber auf uneingeschränkte Aufmerksamkeit. So gesehen war es in jedem Fall ein geschickter Marketing-Zug, den für viele überraschenden Märklin-Einstieg in die Welt des Militärs, hier die der Bundeswehr, unters Volk zu bringen.



Fotos (2): Haucke

„Wir werden auch neue Zielgruppen erschließen!“ Axel Dietz, neuer Vorsitzender der Märklin-Geschäftsführung.

Da blieb beinahe unbeachtet, dass Hornby-Deutschland-Geschäftsführer Knut Heilmann am Sonntagmorgen höchstselbst mit anpackte, um Kataloge, frisch aus Italien eingetroffen, zum Messestand zu schleppen: „Wir sind von der Resonanz buchstäblich überrollt worden, schon am Samstag waren alle Kataloge vergriffen!“

Zweifellos auch ein positives Signal! *Karlheinz Haucke*

A.C.M.E. ▸ *Bombardier Traxx, E 656 und ALN*



Die Universallok von Bombardier kommt jetzt auch aus Italien. Das ausgestellte Modell war mehr als ein Handmuster.

Aus Italien kommen interessante Neuheiten auch für den deutschen Markt. Wichtigstes H0-Modell dürfte die Bombardier-Traxx-E-Lok 185.2 sein, die zunächst als Railion-Lok erscheinen wird. Die Schweizer Schwester-Baureihe Re 482 in SBB-Cargo-Lackierung wird ebenso produziert. Außerdem plant A.C.M.E. die neue dieselelektrische Variante Traxx-DE in Form der Metronom 246 001. Die markante italienische E-Lok-Baureihe E 656 rollt in unterschiedlichen Lackierungen in den Handel. Unter den Wagenneuheiten stechen die auffällig lackierten Euronight-Wagen des Zuges „Palatino“, Roma – Paris, hervor, ebenso wie die italienischen Zweiachser aus dem Jahr 1936, die wegen ihres wirklich ungewöhnlich langen Achsstands ins Auge fallen.



Letztes Jahr angekündigt, stand der ALn 442/448 im TEE-Jubiläumsjahr 2007 serienreif in der A.C.M.E.-Vitrine.

BEMO ▸ *Gotthard-Dampfschneeschleuder, RhB-Benzintriebwagen und MOB-Tw Bde 4/4*



Der Benzintriebwagen der RhB dürfte bald schon fertig sein.



Die IV K in Ursprungsausführung für das schmale Länderbahnsortiment.

Die Bemo-Metall-Collection wird stetig erweitert: Neu ist für die Spurweite H0 die legendäre Gotthard-Dampfschneeschleuder Xrotm 100, die für Gleich- und Wechselstrombahner angeboten wird. Der Motor der vorbildgerecht nicht selbstfahrenden Räummaschine treibt das eindrucksvolle Schleuderrad an. In der gleichen Edelserie wird auch der RhB-Benzintriebwagen BFm 2/2 aufgelegt. Die RhB-Freunde können sich zusätzlich über zahlreiche Farbvarianten freuen. Neu ist im Gesamtprogramm die Luzern-Stans-Engelberg-Bahn (LSE), die mit einer Variante des Zahnrad-Gepäktriebwagens, dem Deh 4/6 122, und verschiedenen Mitteleinstiegswagen im Neuheitenprospekt auftaucht. Gut erwischt haben es die Anhänger der Montreux-Oberland-Bernois-Bahn (MOB) die sich auf den vielseitig einsetzbaren Triebwagen der Reihe Bde 4/4 und auf die ursprünglichen Wagen des Panoramic-Express, der auch Vorbild für die so erfolgreichen Panoramazüge wie Glacier- und Bernina-Express wurde, freuen dürfen. Der ozeanblau-beige Triebwagen der Baureihe 624 soll 2007 in H0 ebenso kommen wie ein Regioshuttle der Ortenau-S-Bahn in H0 und N. H0e-Bahner werden sich über die metallene IVK in ihrer Ursprungsausführung ebenso wie auf die Personenwagenvarianten der Zittauer (SOEG) und der Döllnitz-Bahn freuen.



Noch nicht ganz fertig aber bereits erkennbar sind die neuen Wagen für Bemos 1:87-Glacier-Express.

BRAWA ▸ *Württembergische 57.4, E 73 und Gags*

Zwei außergewöhnliche Neuheiten hatte Brawa dieses Jahr in Nürnberg dabei: Zum einen in guter schwäbischer Tradition machen die Remshaldener die württembergische Baureihe Hh in 1:87, deren Vorbilder es als Baureihe 57.4 noch in den Bestand der DRG schafften. Zum anderen überrascht Brawa mit einem H0-Modell der E-Lok-Baureihe E 73 der DRG. Die E 73 war eine der ersten E-Loks Deutschlands und hatte damals eher ungewöhnlich für eine vierachsige E-Lok keinen Stangenantrieb. Der „Grüne Klaus" basiert zwar auf einer DR-V 100 (Bild) wurde aber beim Adtranz-Konzern grundlegend modernisiert, was auch mit deutlichen Veränderungen am Aufbau verbunden war, und anschließend an den Chemiegiganten BASF verkauft. In Österreich wird man sich über den ÖBB-Talent der Baureihe 4024 freuen. Für Wagenfreunde hat man bei Brawa ein weiches Herz und so werden vor allem die Epoche-III-Bahner sich über die zweiachsigen Nebenbahn-Wagen der DB freuen. Als Di 24, Bi 24, Pwi 29a (Packwagen) und Z 28 (Zellenwagen) rollen sie demnächst daher. Der gelungene G 10 des Jahres 2006, wird 2007 um einige Varianten verstärkt wird unter anderem um die Bremserhausausführung. Der neue Güterzugpackwagen Pwgi Pr 99 der DRG bereichert künftig Epoche-II-Züge. Reichsbahner werden wohl am vierachsigen gedeckten Gags der DR interessiert sein. Länderbahner finden im Brawa-Neuheiten-Programm zahlreiche Bedruckungsvarianten aber auch eine Formneuheit wie den offenen württembergischen Zweiachser der Gattung J.


Der regional begrenzte 57.4-Einsatz endete früh, umso besser muss das Modell werden, um Käufer zu finden.


Die putzige E 73 ist für die Länderbahn-Starkstromer.


Der „Grüne Klaus" malocht beim Vorbild in der Chemiebranche.


Auch für kleine Radien geeignet: Die Nebenbahn-Wagen der Bundesbahn.


Zur passenden Verlängerung aller Epoche-III-Güterzüge.


Durfte nicht fehlen, der G 10 mit Bremserhäuschen.


Sicher kein Gag: Der kantige Reichsbahn-Gags wird seine Käufer finden.

ELECTROTREN ▸ *Mikado, Renfe-Talgo und Selbstentladewagen in H0*

Die Selbstentladewagen der SNCF (Bild) treten als H0-Doppel an. Die Mikado der spanischen Staatsbahnen Renfe, französische Ursprungsbaureihe 141, ist die Dampflok-Top-Neuheit in H0. Außerdem kündigte Electrotren, seit geraumer Zeit zur englischen Hornby-Gruppe gehörend, gleich drei Diesellok-Versionen der Renfe-Reihe 318 an, die ihre amerikanische Herkunft nicht verleugnen können. Auch die Diesellok-Baureihe 311 soll noch in diesem Jahr in zwei Beschriftungsvarianten an den Handel ausgeliefert werden.. Ebenfalls neu im Programm sind die sechsachsigen E-Loks der Baureihe 251 und die E-Lok-Vierachser der Reihe 269. Zum 50-Jährigen des TEE wird eine sechsteilige Wagengarnitur des Talgo III RD der Renfe aufgelegt. Als sechsteiliger Renfe-Hotelzug rollt die Talgo-Garnitur (Bild) an, deren Wagen auch einzeln erhältlich sein werden. Ein Sechser-.Set mit 20- und 40-Fuß-Containern (Bild) ist für den modernen Güterverkehr gedacht. Das DB-Sortiment bereichern in H0 Schiebewandwagen Habis und Hbis, die es auch im Maßstab 1 : 160 geben wird.



Treten als Ho-Doppelpack an: Die zweiachsigen Selbstentladewagen der SNCF.



Ausgeschlafene reisen nachts: Spaniens Renfe-Hotelzug umfasst sechs Wagen.

FLEISCHMANN ▸ *95 und 18.5 in H0, DB-V60 und bayerische 70 in N*



Die gewaltige H0-Tenderlok der DB-Baureihe 95 ist ebenso preußischen Ursprungs wie der Heizwagen, den sie im Bild schleppt.

In diesem Jahr feiert Fleischmann das 120-jährige Bestehen. Die Zeitspanne an sich beeindruckt schon. Dass sich die Firma seit jeher in Familienbesitz befindet, verdient gerade nach den diversen Besitzerwechseln in der Branche Applaus. Im Jubiläumsjahr steht die Auslieferung von vier neu konstruierten Triebfahrzeugen an. H0-Bahner dürfen sich auf die wuchtige Tenderlok der Baureihe 95 (DB-Epoche III) und auf die elegante 18.5 (DRG) freuen. Dass es Zeit für eine maßstäbliche DB-V60 (Epoche III) in N war, sehen nicht nur die Verantwortlichen bei Fleischmann so. Um die filigrane 70 (DRG) in derselben Baugröße umzusetzen, werden die



Vorbildgerecht: Geänderte Türen und Fenster der Lint-Privatbahn-Version.



Späte Bayerin: Der Serie K der S3/6 entstammt die 18501. Man beachte die hübschen Vorlaufräder.

Konstrukteure tief in die Trickkiste greifen müssen. Beide Maschinen werden übrigens weitgehend aus Metall gefertigt! Freunde der Epoche V können sich sicher für den Doppelstock-Steuerwagen der Bauart Görlitz mit runder Kopfform begeistern, der ebenso für beide Baugrößen anrollt, wie der bei den ÖBB als 4011 eingereihten Neigetechnik-ICE-T. Der DR-Wagenpark wird in H0 durch Epoche-III-Ausführungen der genieteten Eilzugwagen B4ümpe und AB4ümpe sowie den Liegewagen Bc4üe in blauer Tourex-Lackierung bereichert. Eine besondere Wagengattung waren die bis in die Epoche III eingesetzten Heizwagen, von denen sich die Nürnberger eine dreiachsige preußische Bauart zum Vorbild für ein H0- und ein N-Modell nehmen. Den ungewöhnlichen geschlossenen Autotransportwagen Hccrrss der Györ-Sopron-Ebenfurter Eisenbahn (GySEV, Ungarn) liefert Fleischmann in zwei Zweiersets in H0 für die Epoche V. Passend zur BR 70 in N werden die aus dem H0-Sortiment bekannten bayerischen Personenwagen Pwi bay 07, BCi bay 10 und Ci bay 10 entwickelt. Die Jubiläums-Start-Sets des Jahres sind jeweils mit BR 64, drei Personen- und drei Güterwagen bestückt und werden für H0 und N jeweils in einer digitalen und einer analogen Ausführung produziert. Die N-Jubiläumszugpackung „Schnellzug Berlin – München" besteht aus einer roten DRG-E 19 und vier Gruppe-35-Schnellzugwagen. Alle Fahrzeuge sind auch einzeln lieferbar. Nicht für Geld und gute Worte kann man die Fahrzeuge des H0-Gmp einzeln erwerben, der eine in preußischen Farben lackierte T3, einen Post-Packwagen, einen BC-Personenwagen und fünf teils beladene Güterwagen beinhaltet. Da Fleischmann anlässlich des Jubiläums jeden Monat einige Modelle zu besonders günstigen Konditionen anbietet, ist es sinnvoll, öfter einmal beim Fachhändler reinzuschauen.



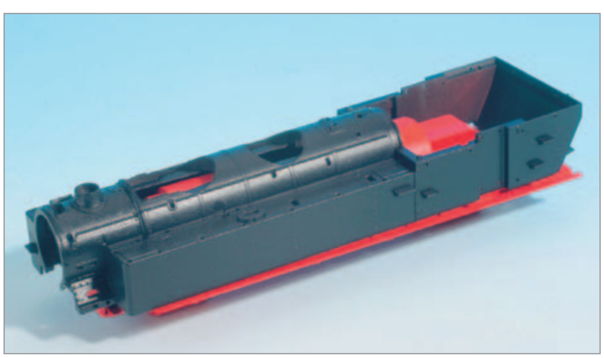
Das H0-Modell des Epoche-III-Liegewagens Bc4üe der DR trägt Tourex-Farben.



Als DB-Regio-Lok rollt in N die 146 mit Zugziel-Anzeige an.

GÜTZOLD ▸ *Erste Teile der H0-Kreuzspinne 98.0, 58.30 für 2008 in H0*

Im vergangenen Jahr hatten die Modellbahnfreunde die Wahl, und die Entscheidung dürfte wenig überraschend sein: Gützold wird die Güterzug-Rekolok 58.30 in H0 produzieren und stellt die Arbeiten an der 75.5 in TT ein. Als Auslieferungszeitraum ist Anfang 2008 ins Auge gefasst. Ein Wiedersehen gibt es mit der seinerzeit von EBM entwickelten 56.25-56, der preußischen G 8.2, als DR- und DB-Maschine sowie als DRG-Lok mit AEG-Kohlenstaubtender. Von der Kreuzspinne 98.0 waren vielversprechende Formteile zu sehen. Die Auslieferung soll im Mai dieses Jahres erfolgen. TT-Fans brauchen sich nicht zu grämen, schließlich kündigen die Zwickauer eine 24 und eine 64 für die Spur der Mitte an. Die voraussichtliche Fertigstellung ist für das Jahr 2008 avisiert.



Baufortschritt: Teile des Kessels und des Rahmens der 98.0.



Rückkehrer: Die 56.25-56 wurde mit einer Kurzkupplungskulisse ausgestattet.

HAG ▸ *Am 4/4, GTw 2/6 und Ae 6/6 im Cargo-Livree*



Unverkennbar eine Schweizer Maschine: Die Am 4/4 in H0.

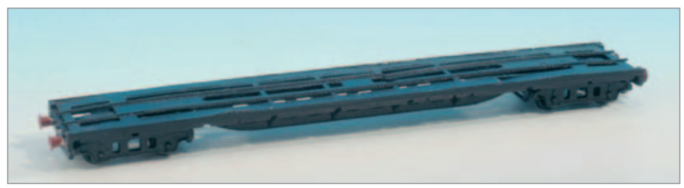


Sollte beim vorbild eigentlich nie so kommen: Ae 6/6 im Cargo-Look.

Die tapfere Schweizer Modellbahnschmiede kündigte in Nürnberg die Schweizer Diesellok Am 4/4 1001 bis 1002, spätere Bm 4/4II, im SPS (small production system)-Sortiment an. SPS ermöglicht laut HAG Kunststofffahrzeuge in kleinen Stückzahlen zu bezahlbaren Preisen. Vom neuen modernen GTw 2/6 waren erste Formteile zu sehen und die beiden SPS-Fahrzeuge, der Doppeltriebwagen ADe 4/8 sowie der Steuerwagen BDt der Lötschbergbahn, die bereits letztes Jahr angekündigt waren, deren Erscheinen aber noch nicht gesichert war, werden produziert. Weiter gibt es zahleiche Farbvarianten darunter die Re 4/4I in „R4C"-Lackierung sowie die erste Ae 6/6 in SBB-Cargo-Lackierung. Die endlich komplette Zürcher S-Bahn wird in einem attraktiven vierteiligen Zugset angeboten.

HERIS ▸ *DR-Schmalspurtransportwagen und ÖBB-Triebwagen 5047 in H0*

Heris brachte den modernen österreichischen Dieseltriebwagen 5047, der in zwei ÖBB-Versionen sowie als Fahrzeug der Györ-Sopron-Ebenfurter Eisenbahn (GySEV, Ungarn) erscheint, nach Nürnberg mit. Von der im vergangenen Jahr vorgestellten zweiachsigen sowjetischen Rangierlok TGK-E1 erscheinen unter anderen Ausführungen der russischen und der tschechischen Staatsbahn. Der DR-Transportwagen für Schmalspurfahrzeuge entsteht ebenfalls in H0. Die DB-Liegewagen in Pop-Farbgebung der frühen Epoche IV sind nun auch einzeln lieferbar. Die im vergangenen Jahr ausgelieferte ÖBB-Doppelstockwagenserie bereichert ein CAT-Modell mit Air-Berlin-Reklame. Ein Wagenset der rumänischen Staatsbahnen CFR enthält je einen ex-DB-Schlaf- und -Liegewagen. Im Junior-Line-Sortiment wird ein Sägewerk-Bausatz gefertigt, der zusammen mit einem Flachwagen zum Holztransport zur Auslieferung kommt. Ein Lokschuppen ist in Planung.



Der DR-Transportwagen für Schmalspurfahrzeuge in H0 ist in Arbeit.

HOBBYTRADE ▸ *Metronom-Fahrzeuge und Siemens ME 26 in H0*



Die Dispo-ME 26 (vorne) kommt im Frühjahr, die NOB-Loks im Sommer.

Hobbytrade nimmt Kurs auf den deutschen Markt. Indizien sind die Konstruktion der Metronom-Doppelstockwagen und die kurz vor der Auslieferung stehende Siemens-Diesellok ME 26, die als Lokpool-Maschine und ganz aktuell als Lok der Nord-Ostsee-Bahn. Die zum Metronom passende 146.2 wird in Teilen von A.C.M.E. geliefert und bei Hobbytrade komplettiert. Bei allen Loks kann man im Digital-Betrieb die rote Schlussbeleuchtung abschalten. Daneben sind sie für Gleich- und Wechselstrom auch mit ESU-Sounddecoder lieferbar. Den dänischen Heimat-Markt bedient der Hersteller mit einem hübschen zweiachsigen Personenwagen. In Deutschland sind die Hobbytrade-Modelle über ESU erhältlich.

Die Metronom-Doppelstockwagen waren als Handmuster am Stand.



HORNBY ▸ *Digital mit Select und Elite*

Auch bei Hornby in England ist die Digitalsteuerung auf dem Vormarsch. Präsentiert wurden die „Select"-Digitalkontrolle (Bild) für den Einstieg sowie die Elite-Ausführung (Bild) für höhere Ansprüche. Beide Steuergeräte verfügen über Display, Tastatur und Drehfahrregler. Die Select-Ausführung kann maximal 59 Lokadressen und 40 Magnetartikel erfassen und verfügt über 99 Fahrstufen. Die Elite-Version hat eine Kapazität von 254 Lok- und 255 Magnetartikeladressen. H0-Dampflokmodelle der Patriot- und der Royal-Scot-Klasse wurden für die zweite Jahreshälfte angekündigt.



Die Select-Digitalkontrolle kann insgesamt 99 Adressen speichern.



Das Elite-Kontrollgerät genügt auch den höheren Ansprüchen.

HORNBY D - Rivarossi ▸ *DB- und SNCF-Walfisch sowie 58 in H0*



Im Bauch des Walfisches: Die Inneneinrichtung des VT 641.



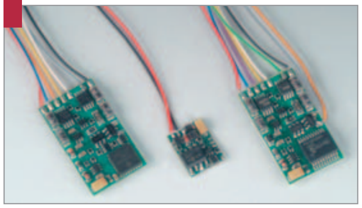
Füllt eine Modelllücke: Der Walfisch zeigt schon seine markante Form.

Schon am Messe-Samstag gingen Geschäftsführer Knut Heilmann die Kataloge aus. Mit dem Nachschub aus Italien klappte es jedoch prompt: Bereits am Sonntagmorgen zeigte sich Hornby Deutschland wieder gewappnet. Bei den Produktmarken Arnold, Lima und Jouef bestimmten überarbeitete Modelle, zumeist mit neuer Antriebstechnik, das Präsentationsbild. Im Rivarossi-Sortiment, zukünftig die Premiummarke der Londoner Hornby-Tochter, zeigten die Coburger allerdings auch schon mit zwei H0-Neuentwicklungen sichtbar Flagge. Das zweifellos gewöhnungsbedürftige Handmuster der 58 (Bild) ließ immerhin das Serienprodukt erahnen. Mit dem Walfisch (Bild), dem Verbrennungstriebwagen der DB-Baureihe 641, wird eine Lücke bei modernen Nahverkehrsgarnituren gefüllt.



Das ungewöhnliche Handmuster lässt immerhin schon die 58 erahnen.

KÜHN ▸ *Grüne DB-140 und BR 185 in TT sowie Multiprotokoll-Digitaldecoder*



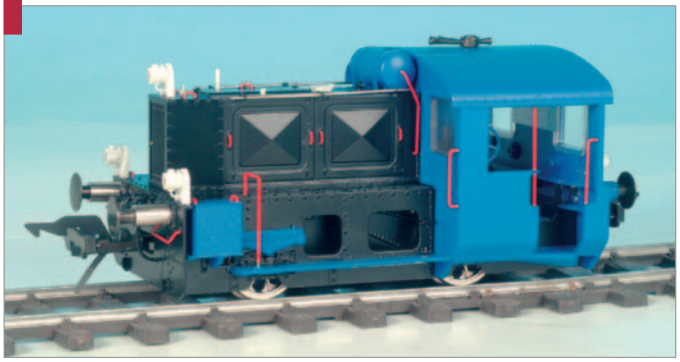
Kühns neue Digitaldecoder.



Mit der 140 rollt die meistgebaute deutsche E-Lok in der klassischen grünen DB-Lackierung an.

Auf das vergangene Geschäftsjahr blickt Torsten Kühn zufrieden zurück und freut sich besonders, dass alle Neuheiten planmäßig ausgeliefert werden konnten. Die ohnehin erst für 2007 avisierte 185 steht nun in den Startlöchern. Für DB-Epoche-IV-Fans rollt mit der grünen 140 keineswegs nur eine Variante, sondern die Güterzuglok schlechthin an. Der Eurorunner ER20 wird als ÖBB- und Pressnitztalbahn-Maschine erhältlich sein. Fans der Holzroller genannten DR-Baureihen 211 und 242 dürfen sich auf eine bordeauxrote Epoche-IV-211 mit schmalem Zierstreifen und auf eine orientrote Epoche-V-142 freuen. Desweiteren brachte Kühn seinen Multiprotokoll-Decoder T155 mit nach Nürnberg, der „RailCom"-fähig ist und Lötpads für Susi-Soundmodule aufweist.

LENZ ▸ Digital-Steuerung und weit gediehene Fahrzeuge für Spur 0



Die zweistufigen Kupplungen (hier an der Köf) gibt es nun auch einzeln.



Zu öffenende Türen und Bretterdarstellung innen zeigen die DB-Om 12.



Auch der gedeckte G 10 (re.) und der X 05 machen Fortschritte.

Es ist natürlich Ehrensache für den DCC-Pionier, dass die Spur-0-Steuerung der Digital-Plus-Serie angehört. Im Set 90 „Lenz 0 Edition" finden sich die Zentrale/Verstärker-Kombination LZV 100, der Handregler LH 90 und zwei ABC-Module BM1. Mit letzteren halten Züge mit Lenz-Triebfahrzeugen (die alle bereits ab Werk mit ABC-Sender ausgestattet sind) punktgenau vor Signalen, unabhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit. Als weiteres Extra des Sets sind die Adressen aller Lenz-Spur-0-Loks bereits voreingestellt. Die Entwicklung der Fahrzeuge macht Fortschritte und so waren in Nürnberg bereits seriennahe Muster der Köf (wird auch einzeln geliefert) und der Güterwagen Om 12 zu bewundern. Als Neuheit wurden der Om als Leitungswagen (ungebremst) und der mit Bremserbühne vorgestellt. Die Donnerbüchsen liefert Lenz nun auch ohne Anschriften zum Selbstbeschriften. Das Gleisprogramm erfährt mit R1/R2-Bogenweichen und einer Doppelkreuzungsweiche wichtige Ergänzungen. Das pfiffige Kupplungssystem können Bastler mit separaten Kupplungsköpfen und Normschächten nach NEM 362 (jeweils zehn Stück) auch an anderen Spur-0-Fahrzeugen nutzen.

LGB ▸ HSB-Köf und Oberlicht-Gepäckwagen der Deutsche Reichsbahn in IIm



Reichsbahn-Fans wird die DR-Dampflokomotive 99 6001 erfreuen.



Eine Formänderung liegt dem Wangerooge-Kesselwagen zugrunde.

„Wir haben wieder Boden unter den Füßen", gab sich Günter Kopp, Leiter Marketing und PR, selbstbewusst und zog einen Schlussstrich unter die akuten Probleme des Unternehmens im Jubiläumsjahr 2006, die bis zur zeitweiligen Insolvenz geführt hatten. Als Hauptneuheit kündigten die Lehmänner die gelbe HSB-Köf 199 012-6 an. Zum ersten Mal korrekt ohne Werkzeugkasten wird die Viere K der Rügenschen Kleinbahn (RüKB) präsentiert. Für Reichsbahnfreunde unter den Gartenbahnern und -bahnerinnen kommt die DR-99 6001 (Bild) ins Rollen. Formneuheiten sind auch der zweiachsige DR-Gepäckwagen mit Oberlicht (Bild), der DR-Personenwagen-Vierachser 970 781 sowie der Personenwagen erster Klasse der

Rhätischen Bahn (RhB). Der Desiro der Baureihe 642 wird als zweiteilige Garnitur der DB AG und der ÖBB avisiert. Als auf die Platte bezogene Formänderung zeigte sich der vierachsige Kesselwagen Wangerooge (Bild) dem Messepublikum. Schon Ende September soll das Ilm-Modell der so genannten Unesco-Kandidaturlok, einer Ge 4/4 III, ausgeliefert werden, dessen Vorbild seit dem 27. Januar bei der RhB im Einsatz ist. Die Ge 4/4 III 650 wirbt mit ihrem Auftritt für die „Rätische Bahn in der Kulturlandschaft Albula/Bernina" als Weltkulturerbe-Kandidat.



Der zweiachsige Gepäckwagen mit Oberlicht ist eine LGB-Formneuheit.

LILIPUT/BACHMANN ▸ *BR 71 und 05 003 der DB, preiswerte Bachmann-Digitalzentrale*



Der 480-hl-Einheitskesselwagen soll noch in diesem Jahr zur Auslieferung kommen.

Die schnuckelige BR 71 und die gewaltige 05 kommen erst 2008 zur Auslieferung. Dass Aufbau und Fahrwerk der 71 aus Metall bestehen werden, lässt auf ein feines Modell hoffen. Mit den korrekten Formänderungen wird der ET11 als elT1901 der DRG anrollen. Das Jubiläum „125 Jahre Gotthard-Bahn" begeht Liliput mit der A3/5-700 (Epoche I) und einem vierteiligen Schnellzugwagenset der Gotthard-Bahn (GB). Ein weiteres formneues Triebfahrzeug bekommen mit der zweiachsigen O&K-Diesellok D11 der Zillertalbahn erfreulicherweise die H0e-Bahner kredenzt. Für Liliput eher außergewöhnlich ist die Konstruktion moderner Güterwagen in Form des seit 1974 gebauten sechsachsigen Coil-Transportwagens Sahs und des von diesem abgeleiteten Sahimms (mit Schiebeplanenhaube). Den vierachsigen Einheitskesselwagen mit 480 hl Fassungsvermögen wird es beispielsweise in zwei Epoche-III-DR-Varianten geben. Der bei der DB eingestellte Bierwagen der Augustiner-Brauerei verspricht ein hübsches Modell zu werden. ESU entwickelt für Bachmann-Branchline die preiswerte aber dennoch sehr vielseitige DCC-Digitalzentrale Dynamis mit Infrarot-Handregler, die natürlich auch kompatibel zu ESUs „ECoS"-Zentrale sein wird. Die bis 13 cm hohen Bäume liefert Bachmann in Dreier-Sets. Gartenbahner bedenken die Amerikaner mit einer Three-Truck-Shay, einer Porter-Dampflokomotive und hervorragend detaillierten Güterwagen (Flat Car, Two Bay Steel Hopper und Box Car).



Bachmanns filigrane Bäume: Die Schokolade zeigt das Größenverhältnis.



Der Bell-Kühlwagen erhielt eine neue Dachform.



Bachmanns Digital-Zentrale Dynamis mit schnurlosem Handregler.

MÄRKLIN ▸ *218 und Turmtriebwagen der Baureihe 701 in H0, Tenderlok der Baureihe 96 in I*



Sie war überfällig: Mit der 218-Neukonstruktion will Märklin Maßstäbe setzen.



Der H0-Turmtriebwagen erhöht mit mehreren Funktionen den Spielspaß.

Die angekündigte Erhöhung der Investitionen, nicht zuletzt in Forschung und Entwicklung, schlägt sich in einer Neuheiteoffensive quer durch alle Spurweiten nieder. Eine Fülle von Neukonstruktionen, durchweg als Handmuster oder Stereolithografien präsentiert, boten dem Fachpublikum einen ersten Eindruck vom künftigen Kurs des Traditionsunternehmens, der durchaus an die Strategien der 1990er-Jahre erinnert. Zu den interessantesten Messeneuheiten gehört der H0-Turmtriebwagen, ein Funktionsmodell (Bild), bei dem nicht nur der Stromabnehmer heb- und senkbar ist, sondern auch die Arbeitsplattform geschwenkt und ausgefahren werden kann. Eine komplette Neukonstruktion aus Metall ist die H0-218 (Bild) mit Hochleistungsantrieb und Geräuschbaustein. Auch die E 50 (Bild), die es auch für die Nenngröße Z geben wird, geizt nicht mit Sonderfunktionen. Weitgehend aus Metall besteht eine weitere H0-Neuentwicklung, die 05 003. Das Modell zeigt sich im DB-Betriebszustand der 50er-Jahre ohne Stromlinienverkleidung und wird als Insider-Modell des Jahres in einer einmaligen Serie gefertigt. Zwei diesjährige Jubiläen finden ihren Niederschlag in der Göppinger Modellstrategie: Der TEE ging vor 50 Jahren an den Start, und die Schweizer Gotthardstrecke wird 125 Jahre alt. Mit dem Viersystem-Triebzug RAe TEE II der SBB bedient Märklin



Beides H0-Neukonstruktionen: Die E 50, die auch im Trix-Sortiment erscheint, bespannt hier nicht ganz vorschriftsgemäß den Druckgas-Kesselwagen.



Der Stern des Nordens: Die Viersystemlokomotive CC 40100 der SNCF bespannt den Étoile du Nord. Die TEE-PBA-Wagen werden unverkürzt geliefert.

gleich beide Jubiläen. Außerdem werden Epoche-III- und Epoche-IV-Zuggarnituren der Bundesbahn der TEE-Ära gewidmet. Aus dem internationalen TEE-Verkehr nicht wegzudenken war auch der legendäre Ètoile du Nord der französischen Staatsbahnen SNCF. Die Göppinger H0-Version des Sterns des Nordens (Bilder) fand nicht zuletzt deshalb in Nürnberg große Beachtung, weil die dan noch als Handmuster gezeigten PBA-Wagen im Inox-Design im unverkürzten Längenmaßstab auf den Markt kommen werden. Ergänzungswagen kommen übrigens aus dem Trix-Sortiment. Mit zahlreichen weiteren Formneuheiten, auch bei den Güterwagen, rundet Märklin das H0-Programm weiter ab. Als Hauptneuheit in der Königsspur I präsentierte sich die schwere Tenderlokomotive der Baureihe 96, als Insider-Modell ebenfalls eine hochwertige Neuentwicklung. Die Z-Bahner wurden ebenfalls nicht vergessen: Die 53.0, die Vanderbilt oder auch der moderne Hercules sind ebenfalls allesamt Neukonstruktionen.



Zum TEE-Jubiläum fahren hochwertige Märklin- und Trix-Züge über H0-Gleise.



Die Neuheitenoffensive erstreckt sich auch auf moderne Güterwagen.



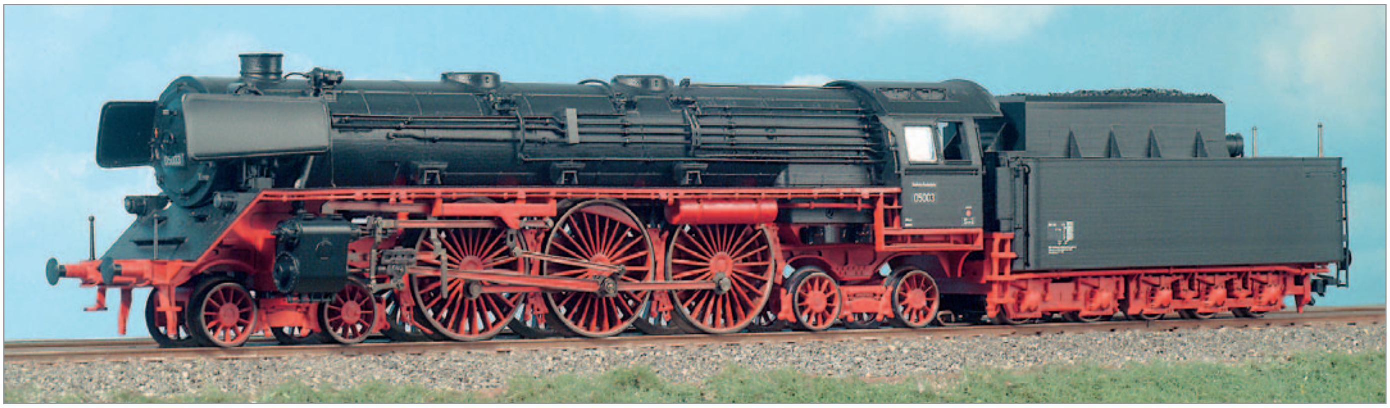
Mit Metallaufbau präsentiert sich das neue Modell der 185 aus Göppingen.



Die im unverkürzten (!) Längenmaßstab gefertigten PBA-Wagen zeigen sich im Inox-Finish.



Teil zwei der H0-Bellingrodt-Edition: 45 004 der DB.



Die 05 003 ohne Stromlinienverkleidung ist eine komplette Neuentwicklung und wird als H0-Insidermodell in einer Einmalserie gefertigt.

MEHANO ▸ *Blue Tiger in TT und N, G 2000 in N, preisgünstige Güterwagen in H0*



Zu den H0-Formneuheiten zählt der moderne belgische Triebwagen Dmu 41. Auch digitale Versionen mit Sound werden erhältlich sein.

In Izola hat man jetzt ein Herz für den TT- und N-Markt. Als erstes Modell für die Spur der Mitte rollt die Serienausführung des Blue Tiger an. Mit der Bombardier-Poollok und Versionen der ITL, MKB und der HVLE stehen vier Ausführungen zur Wahl. Alle Tiger werden analog oder mit digitalem Sound-Decoder geliefert. Letzeres gilt auch für die N-Modelle des Sechsachsers. Die G 2000 mit symmetrischem Führerhaus entsteht in acht Ausführungen, die allesamt auch mit Sound erhältlich sein werden. Zu den H0-Neukonstruktionen zählen die belgische E-Lok-Reihe 26, der Triebwagen Dmu 41 und die französische Diesellok BB 475000. Nach deutschen Vorbildern entstehen Vosslohs G 1700 der HGK und die Nord-West-Bahn-Variante des im vergangenen Jahr entwickelten Dieseltriebwagens Lint 41. Vom Containertragwagen Sggmrss werden pro Eigentümer drei unterschiedliche Beladungen realisiert. Der Wagenpark der preisgünstigen Hobbyserie erhält mit dem offenen Güterwagen Eaos, dem Kühlwagen Ibbhs und dem Rungenwagen Kbs 442 die ersten Mitglieder.



Der sechsachsige Container-Tragwagen Sgmrss entstand von Grund auf neu und wird mit unterschiedlichen Beladungen geliefert.



Die belgische Reihe 26 gehört der hochwertigen Prestige-Serie an.



Viele Freunde dürfte der Blue Tiger in N (Bild) und TT finden.

Der Lint 41 erscheint auch in weiteren deutschen Versionen.



PIKO ▸ *218 für die Gartenbahn, Traxx-Diesellok P160 DE in H0 und ICE3 in TT*



Mit dem ICE3 stellen die Sonneberger ihr zweites Triebfahrzeug für die Spur der Mitte vor.

Die größte Aufmerksamkeit erregte am Piko-Stand schon aufgrund der schieren Abmessungen die DB-Baureihe 218 für die Gartenbahn. Obwohl in den Dimensionen dem Taurus angepasst, gefällt das Modell durch elegante Proportionen. Dem Anspruch an eine Spur-IIm-Lok entsprechend, ist die Lok robust und freilandtauglich. Das TT-Engagement der Sonneberger erfährt mit dem ICE3 seine Fortsetzung. Die Neukonstruktionen im H0-Bereich kommen allesamt dem preisgünstigen Hobbyprogramm zugute: Die dieselelektrische P160 DE, die SNCF-Diesellok BB 67400 (erschien im vergangenen Jahr in mehreren Ausführungen für den französischen Markt) und die Vossloh-Diesellok Am 843 nach Schweizer Vorbild. Im Standardsortiment Classic geht mit dem vierachsigen Postwagen Post4-p 21 und dem Transportbahnpostwagen Post 2ss-t/15 die Post ab. Arbeitsplätze entstehen in der Kofferfabrik „Mopsinger" und beim Mineralölhandel „Günther". Zur Stärkung der Arbeitskräfte aber natürlich auch andere H0-Einwohner können nun die Köstlichkeiten der Dönerbude „Ali Baba" genießen. Die Gebäudemodelle gehören der Hobby-Produktlinie an. Das A-Gleissystem erweitern Bogenweichen.



Der Transportbahnpostwagen Post 2ss-t/15 zeigt zahlreiche feine Details an Fahrwerk und Aufbau.



Die Bogenweiche R3/R4 ist eine wichtige Ergänzung des Pikos A-Gleissystems.



Die Diesellok P160 DE stammt in Vorbild und Modell von der 185 ab.



Viele Gartenbahner dürften sich über die 218 für IIm freuen.



Die französische BB 67000 gibt es jetzt auch in Deutschland.



Mit hervorragender Gestaltung schickt Piko den Post4-p21 auf die H0-Modellbahn.

ROCO ▸ *TEE-Fahrzeuge und BR 24*



Im Weltrekord-Design rollt der Taurus 1216 050 auf die H0-Gleise.



Mit neuem Stromabnehmer und Fahrwerksänderung: H0-E 80.

Mit der Tradition, Neuheiten nur in Nürnberg zu präsentieren, haben viele Hersteller, so auch die Modelleisenbahn GmbH, gebrochen. So war bereits bekannt, dass die Österreicher ihre letzten Lücken bei den TEE-Dieseltriebwagen mit dem vierteiligen schweizerisch-niederländischen RAm und dem italienischen ALn 442/448 schließen. Deutsche lokbespannte TEE-Züge erhalten maßstäblich lange in Blau-Creme und Rot-Creme lackierte Wagen. Dampflok-Fans dürfen sich über die Steppenpferd genannte 24 freuen. Die variantenreichste Triebfahrzeug-Neukonstruktion ist sicher die DR-V100, die zunächst als DR-114 und DBAG-204 zu einem moderaten Preis anrollen soll. Als DR-Epoche-III-Modell ist die 64 mit einem genieteten Kessel ausgestattet. Freunde preußischer Dampfloks dürfen sich auf die Rückkehr der G10 (später BR 57) freuen. Überarbeitet mit neuem Antrieb wird die Altbaukessel-01 als Epoche-III-Lok gefertigt. Zwei Formvarianten aus der Traxx-Familie von Bombardier stellen die hochmoderne BR 146.2 der DBAG und die Mehrsystem-Re 484 von SBB-Cargo dar. Nach der gewaltigen schwedischen Erzbahn-Lok Dm3 folgt konsequenterweise deren kleine Schwester Da. Die in Frankreich populäre E-Lok 2D2 9100 wird ebenso neu konstruiert, wie die italienische E 656 „Caimano". Die niederländische Diesellok der Reihe 2400/2500 wird sicherlich nicht nur NS-Bahnern gefallen. Die sich speziell in den neuen EU-Staaten entwickelnden kleinen Märkte für die Modellbahn bedient Roco mit zahlreichen Varianten bekannter Triebfahrzeuge. So darf die Taigatrommel nun in Ungarn (Epoche III), in der Tschechoslowakei und Polen (Epoche IV) und in Russland (Epoche V) trommeln. Wagenneukonstruktionen nach deutschem Vorbild sind ergänzend zu den 28er-Schnellzugwagen die passenden Schlaf- und Speisewagen (DB und DR), der DB-Speisewagen WRm 132 und die offenen Güterwagen Om 21 (DB). Nicht unerwähnt darf man lassen, dass Roco nun zwei gedeckte Güterwagen (vierachsiger „Bromberg" der DB und zweiachsiger „Dresden" der ÖBB) als preisgünstige Bausätze anbietet. Der spanische Markt wird mit einer ganzen Schnellzugwagen-Serie und mit Varianten der E-Lok E 250 und der Diesellok D 333 bedacht. Dem rührigen spanischen Importeur ist die einzige N-Triebfahrzeug-Neukonstruktion seit langer Zeit zu verdanken: Die E 250. Weitere N-Neuheiten finden sich nicht im Neuheiten-Katalog. Händlern wird ein Shop-in-Shop-System angeboten.



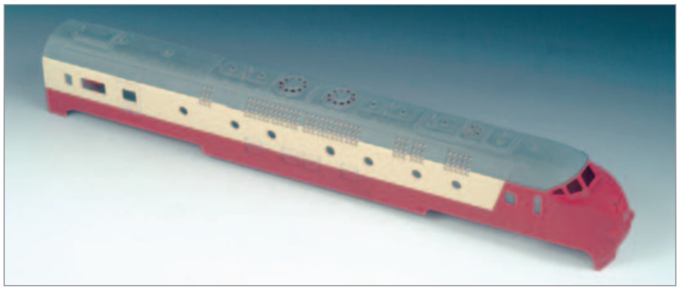
Der vor zwei Jahren angekündigte Tadgs steht vor der Fertigstellung.



Die H0e-Schmalspur-Lok Mh6 ist ein wahres Schmuckstück.



Der Bom-Vierachser (Längenmaßstab 1:100) erscheint in Alex-Outfit.



Vom Schweizer Triebzug RAm zeigten die Österreicher ein Gehäuseteil.

TILLIG ▸ *86-, 52- und 119-Variante für TT*



Schön verspricht der TT-Schwerölkesselwagen zu werden.



Die TT-86 erhielt ein neues Führerhaus und erscheint als DR-Lok.

Die im letzten Jahr komplett überarbeitete Tenderlok BR 86 erscheint nunmehr auch in der Version mit zweitem Führerhausfenster (Bild). Die wird in den Ausführungen der DR, der DRG und der ÖBB geliefert. Die 52 erscheint mit der „Quetschesse", dem Giesl-Flachejektor. Die 119 der DR erfährt eine Formveränderung mit dem vorgezogenen Dach und darin integriertem dritten Spitzenlicht. Weitere Formneuheit ist der Interregio-Steuerwagen, den es auch mit Intercity-Farben (weiß-rot) geben soll. Neu konstruiert werden zwei Donnerbüchsen, der Bi 29 mit geschlossenen und der BCi 29 mit offenen Plattformen. Im Güterwagensegment arbeitet Tillig an einem vierachsigen Leichtöl- und einem zweiachsigen Schwerölkesselwagen (Bild). Erweitert wird das Modellgleissortiment mit einer doppeltel Kreuzungsweiche Bauart Baeseler mit außenliegenden, federnden Weichenzungen. Mit den einfachen Weichen EW 5 und EW 6 bietet Tillig für das Elite-Gleis die längsten flexiblen Weichen an, denn nicht weniger als 361 und 389 Millimeter misst das gerade Gleis. Die Herzstückwinkel betragen 7 und 6,34 Grad. Beide Weichentypen werden als Bausatz wie auch als Fertigmodell ausgeliefert. Bei der rumänischen Diesellok 060 DA wurde das Fahrwerk überarbeitet.

TRIX ▸ *ÖBB-1012 und RAm-TEE in H0, Schienenbus und Köf II in N*



Nur 40 Millimeter lang ist die Minitrix-Köf II



Demnächst auch auf N-Gleisen unterwegs ist der Minitrix-Metronom.

Die nach dem Eigentümerwechsel vom neuen Management bekanntgemachte Absicht, im Trix-H0-Programm nicht nur Übernahmen von Märklin-Neuentwicklungen zu präsentieren, zeitigte erste Früchte. So ist das bereits auf dem Messestand in Halle 4A präsentierte Modell der österreichischen Hightech-Lokomtive 1012 eine reine Trix-Neukonstruktion. Nicht anders verhält es sich mit dem RAm-TEE, der zusammen mit dem Märklin-Gottardo das diesjährige TEE-Jubiläum in Erinnerung bringt. Natürlich erscheinen im Trix-Sortiment auch wie gewohnt zahlreiche Adaptionen der diesjährigen Märklin-Neuentwicklungen, aber auch dies ist neu: Zum legendären Ètoile du Nord, dem französischen Renommierzug, liefert Trix Ergänzungswagen mit dem Inox-Design, die nicht im Märklin-Sortiment enthalten sind. „Wir wollen eine Stärkung der Marke Trix", bestätigte PR-Manager Lars Schilling am Rande der Messe im Gespräch. Und das sei eben nicht



Nur bei Trix geht der RAm-TEE, hier der Motorwagen, auf Jubel-Tour.



Ebenfalls eine Trix-Neukonstruktion: ÖBB-Hightech-Lokomotive 1012.



Gleich in zwei Ausführungen, als 185 der Deutschen Bahn AG und als Re 482 der Schweizer Bundesbahnen SBB, geht die Traxx-E-Lok in N an den Start.



Neues Schwerpunktthema bei Trix ist die Daimler-Automobilfabrik.

nur mit Minitrix, sondern vor allem mit Trix beabsichtigt. Im Maßstab 1:160 zeigten sich am gemeinsamen Messestand ebenfalls ein Reihe hochinteressanter Neuheiten. So dürfen sich die N-Bahn-Fans auf die Schienenbusgarnitur des VT/VB 98 freuen. Das N-Modell wird in einer Digital- und einer preiswerteren Analog-Version produziert. Besonders stolz sind die Konstrukteure auf ihre im wahrsten Sinne des Wortes Kleinlokomitive: Die maßstäbliche Minitrix-Köf II misst ganze 40 Millimeter in der Läge, beteht weitgehend aus Metalldruckguss und verfügt sogar über einen Digitaldecoder für DCC, Selectrix und Trix Systems. Ein wahrer Miniaturmotor treibt beide Achsen der Kleinlok an. Dank LED hat die Kleine sogar Beleuchtung. Laufbretter und Griffstangen sind nicht angespritzt, sondern angesetzt.

WEINERT ▸ *01.10, BR 78 und Goliath Rapid Dreirad*



Die entkleidete 01.10 mit Kohletender wird als Komplettbausatz angeboten.



Die zweidomige bayerische R4/4 ist eine Neukonstruktion.



Die meterspurige 99^{560} soll auch als „Franzburg" des DEV kommen.

Die Weinert-Neuheiten des Jahres 2007 sind übersichtlich. Neben der Altbau 01.10 mit Kohletender kündigten die Metallspezialisten, aber erst für 2008, die BR 78 an. Daneben kommen eine zweidomige bay. R4/4 und eine BR 44 ÜK. Freunde schmaler Spuren werden mit den Bausätzen der Lok 7 der NWE, der 99^{560}, der 99 6101 beziehungsweise 6102 sowie dem Wismarer Triebwagen-Typ Frankfurt bedacht. Das beliebte Weinert-Kfz-Sortiment wird unter anderen um ein Goliath Rapid Dreiradwagen ergänzt. Für das heimische Bw bietet sich eine längenvariable Untersuchungsgrube für H0 und N und unterschiedliche Gleis-Codizes an.



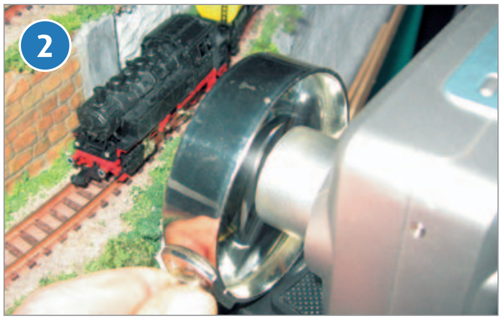
Ein Lanz-Halbdieselschlepper mit Frontlader und eine Kaelble-Schwerlastzugmaschine sind neu.

Näher ran

Fotografie von Details vereinfacht eine Lupe vor dem Objektiv.



■ Modellbahnfotografie ist eine Welt für sich, die man sich ein Stück weit auch ohne eine teure Profiausrüstung erschließen kann. Es genügt vielfach sogar eine einfache Digitalkamera ohne Zoom beziehungsweise ohne Makrofunktion oder auch die gute alte Spiegelreflexkamera. Und so geht's: Eine möglichst starke Sammellinse, im vorliegenden Fall eine Lupe zum Betrachten von Briefmarken, hält man vor das Objektiv, nähert sich dem Objekt, fokussiert (durch Autofokus oder manuell) und löst aus. Die Schärfentiefe erhöht man, wenn man ein Stativ oder eine Auflage verwendet, so dass man mit langen Belichtungszeiten und entsprechend kleinen Blendenöffnungen fotografieren kann. Und noch ein Tipp: Verzichten Sie auf den eingebauten Blitz, da die Kamera bei der Steuerung des Blitzes die Lupe natürlich nicht berücksichtigen kann und fotografieren Sie auch im Zimmer mit Tageslicht, die dadurch erzielten Ergebnisse sprechen für sich! Bei Bild 1 wurde die Kamera in der Nahgrenze von 18 cm zu den N-Modellen aufgestellt. Nachträgliches Verkleinern des Bildausschnitts am Computer führt bei einfachen Digitalkameras ohne Makrofunktion wegen der geringen Pixelzahl zur Vergröberung mit unschönem Ergebnis. Mit der Lupe kommt man näher ran. Die Nahaufnahme derselben Modellbahnszene wurde möglich durch den Vorsatz einer Lupe bei sonst beibehaltener Kameraeinstellung. Der Abstand zwischen Kameraobjektiv und Objekt konnte durch die Lupe auf etwa 6 cm (Bild 2) verringert werden. Jetzt ist die 82 (Bild 3) formatfüllend im Bild. Nicht unterschätzen sollte man allerdings, dass die Verzeichnung (Krümmung gerader Linien) durch die Lupe noch verstärkt wird. *Roland Kiefer*



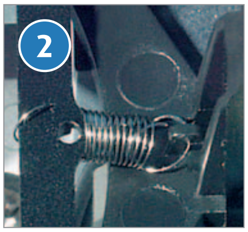


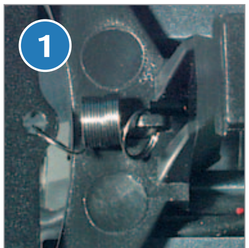
Fotos: R. Kiefer

Rückstell-Kraft

Der Kupplungsfeder bei Mehanos Red Tiger fehlt es an Spannung.

■ Wer mit dem „Roten Tiger" von Mehano an einen Zug heranfahren will oder Wagen zum Kuppeln heranschiebt und alle Fahrzeuge mit Kurzkupplungen ausgestattet hat, wird schnell Probleme mit der ungenauen Stellung der Kupplung bekommen. Der Grund dafür ist die zu geringe Spannung der Feder für das Zurückstellen des Kupplungsschachtes in die Mittelstellung (Bild 1). Das Problem kann man auf einfache Weise beheben. Nach Abnahme des Gehäuses ist die Kulissenführung der Kupplung zugänglich. Die Feder wird zunächst auf beiden Seiten ausgehängt. Danach hängt man sie zunächst am Chassis über den Steg hinweg in die Öse wieder ein. Nun ist die Feder über den Steg zu schwenken und wieder in die Kulissenführung einzuhängen. Die Feder ist jetzt nicht mehr in der Öse, sondern im Prinzip um den Steg eingehängt (Bild 2). Diese veränderte Einbaulage der Feder reicht aus, um die Kupplungsdeichsel in die Mittellage zurückzuführen. Probleme beim Kuppeln gehören damit der Vergangenheit an. *Torsten Kapsch*





Fotos: T. Kapsch

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Bankverbindung und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.
Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER,
Stichwort: Basteltipps, Biberacher Str. 94,
88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Der W50 war Mädchen für alles, egal für welchen Zweck ein Lkw benötigt wurde, und jetzt ist er es auch in H0.

Legendär

Ein Mythos ist der IFA-W 50 aus Ludwigsfelde: Obwohl über viele Jahre in enormen Stückzahlen gebaut, erfuhr er im Laufe der Produktion nur kleine Veränderungen. Dieser Lkw war das Rückgrat des DDR-Straßentransports; ob als Pritsche, in Speditionsausführung (lange Pritsche), als Sattelzugmaschine, Abschlepp- und Bergefahrzeug, als „Hühnerstall" (LPG-Aufbau für Personentransporte zum Feld), Abrollcontainer, Kipper in allen Versionen, ob für die Polizei, die Feuerwehr, die NVA – beinahe alles war möglich. Das lag sicherlich auch daran, dass der W 50 der einzige Lastwagen der Fünf-Tonnen-Klasse war, der in der DDR gebaut wurde. Er prägte viele Jahrzehnte das Straßenbild der DDR. So wurde der W50 am Ende zur Legende zumindest für die Älteren, die mit ihm zu tun hatten oder jene, die sich an sein Bild erinnern.

Von 1965 bis 1990 wurde der IFA-W 50 in 60 Grundvarianten und 240 länderspezifischen Ausführungen gefertigt! Rollten zu Produktionsstart 1965 nur 851 Einheiten des W50 vom Band, so wuchs die Fertigungsrate im Jahr 1985 auf stattliche 32 518 Stück. Die Einstellung der Produktion des W50 erfolgte im Dezember 1990.

Freunde des W 50 finden in den verschiedensten Maßstäben viele Modelle, wobei jedoch nur wenige das Erscheinungsbild und die Proportionen dieses Lkw befriedigend wiedergeben.

Umso erfreulicher ist es, dass einige Kleinserienhersteller in jüngster Zeit sich nicht mehr darauf beschränken, ausschließlich Lokomotiven und Wagen in feinsten Ausführungen zu kreieren, sondern sich auch vermehrt dem Modell-Straßenverkehr zuwenden.

Eine der jüngsten Entwicklungen auf diesem Sektor stammt von JANO-Modellbau aus Eisenach. JANO brachte den W50 LA/Z im Maßstab 1:87 in den Handel. Ihn gibt es in mehreren Varianten sowohl als Bausatz als auch als Fertigmodell. Jörg Albert von JANO kooperiert bei der Herstellung mit einigen anderen Kleinserien-Firmen, um effektiv und wirtschaftlich produzieren zu können.

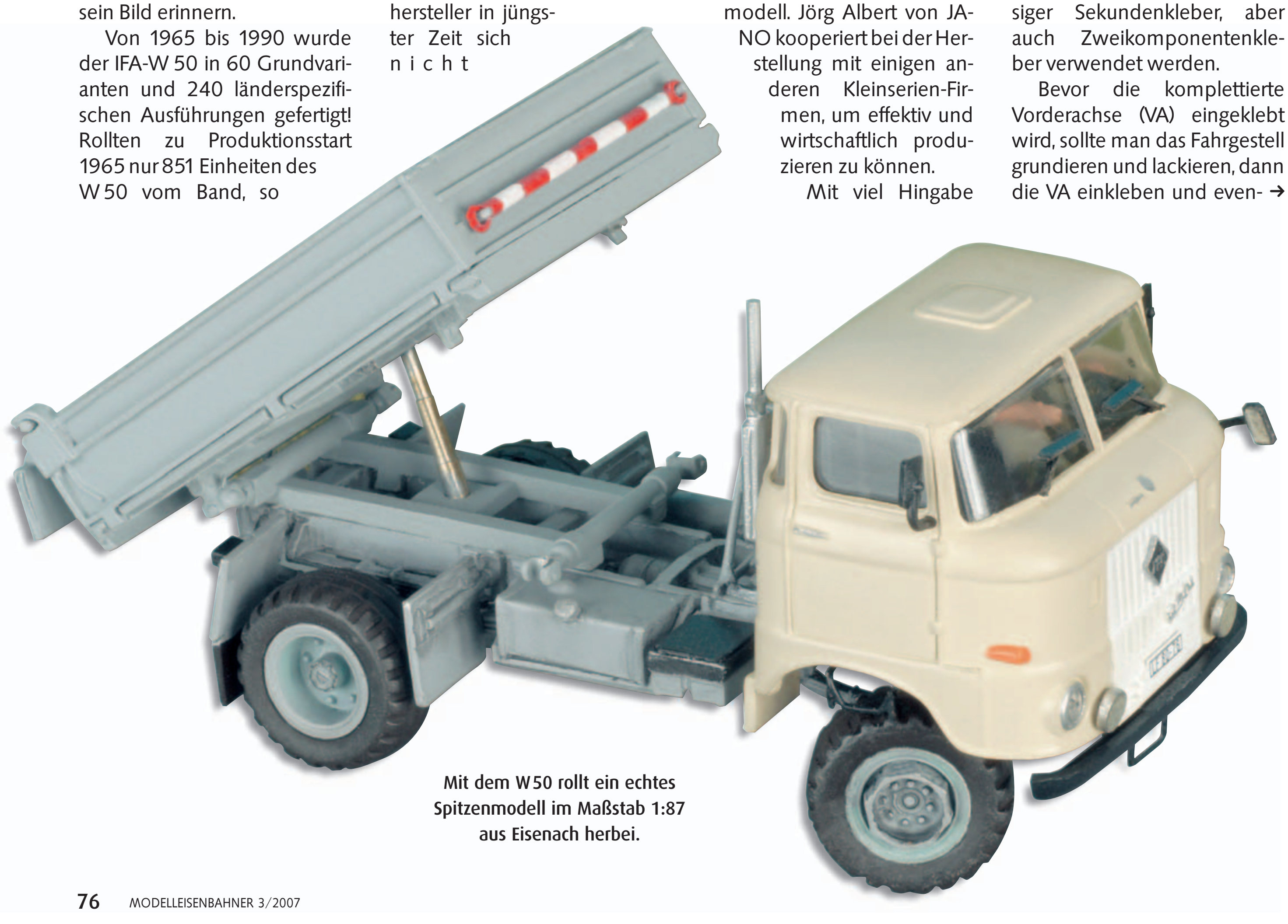
Mit viel Hingabe und Liebe wurden die wichtigsten Details beziehungsweise Baugruppen des Vorbilds nachgebildet. Sie sind äußerst passgenau gegossen und bis auf ein wenig Entgraten, Ausrichten und Ebnen der Teile bleibt dem Modellbauer eigentlich nur die Montage.

Die einzelnen Bauteile sind sauber in kleinen Beuteln nach den jeweiligen Bauschritten sortiert verpackt. Nach der üblichen Kontrolle auf Vollständigkeit und Fehlerfreiheit der Einzelteile kann der Zusammenbau beginnen.

Wichtig ist vor dem Beginn des Zusammenbaus, sich über die Farbkombinationen des geplanten Modells Klarheit zu verschaffen. Denn für eine saubere Farbtrennkante sollten die verschiedenen Bauteile vor dem Zusammenbau grundiert und lackiert werden.

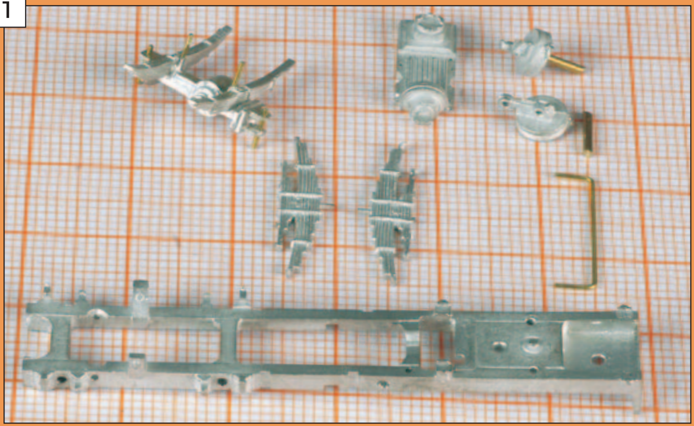
Als Klebstoff kann dünnflüssiger Sekundenkleber, aber auch Zweikomponentenkleber verwendet werden.

Bevor die komplettierte Vorderachse (VA) eingeklebt wird, sollte man das Fahrgestell grundieren und lackieren, dann die VA einkleben und even- →



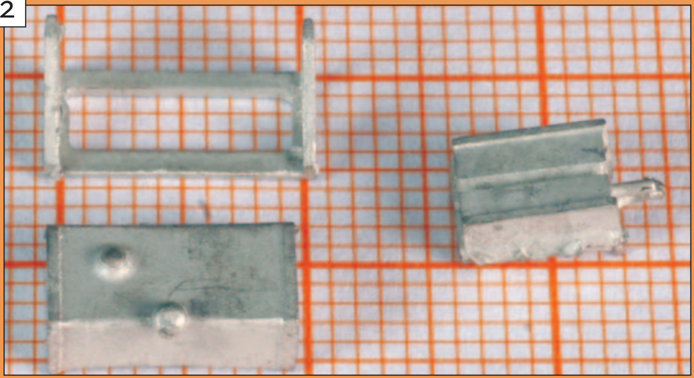
Mit dem W50 rollt ein echtes Spitzenmodell im Maßstab 1:87 aus Eisenach herbei.

1



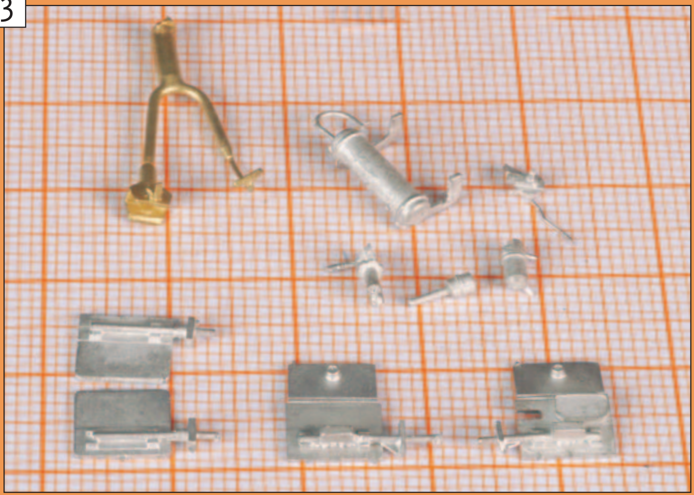
Der jeweilige Beutelinhalt entspricht einem bestimmten Bauschritt.

2



Tank, Tankhalterung und Batterien sind ebenfalls extra anzusetzende Teile.

3



Sehr filigran sind die Kotflügel beziehungsweise Schutzfänger sowie der Luftbehälter und der Bremskraftverstärker.

4



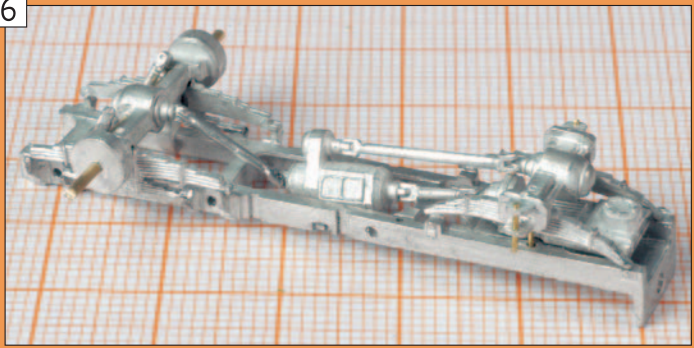
Die Fahrerhausteile aus Plastik werden in Kooperation produziert.



5

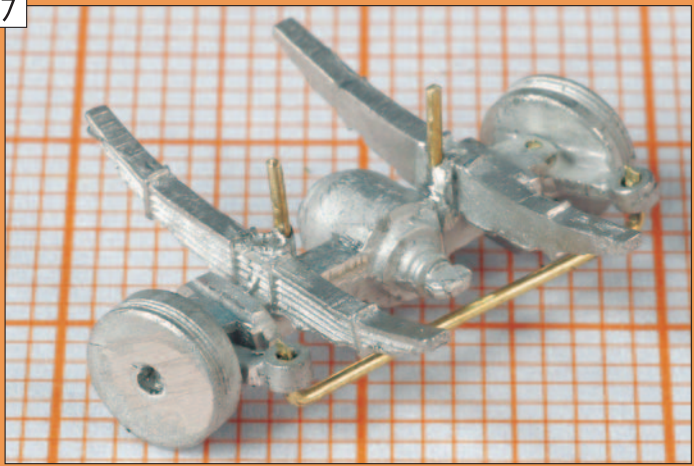
Mehrteilige Räder sorgen für saubere Farbtrennkanten.

6



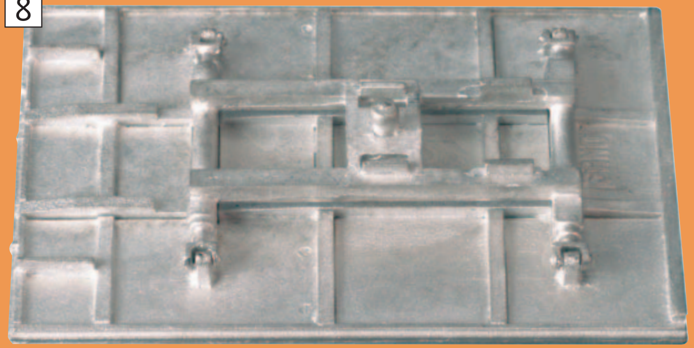
Die Detaillierung des Fahrzeugahmens wächst während der Montage.

7



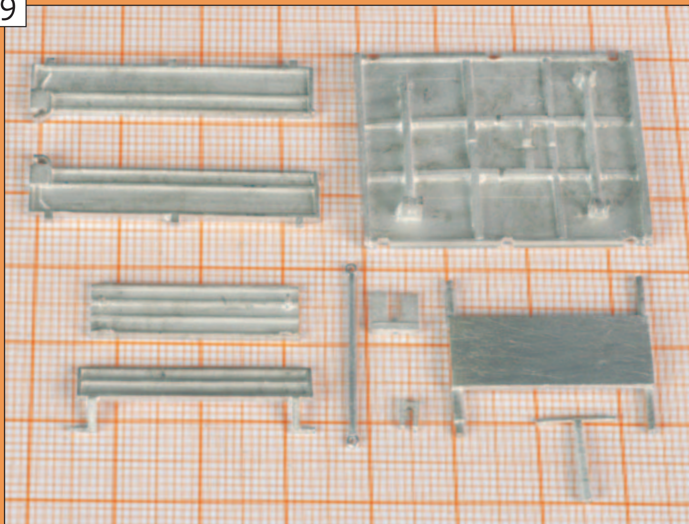
Die Spurstange sollte so gebogen werden, dass eine leichte Vorspur (vorn stehen die Räder etwas enger zusammen) entsteht.

8



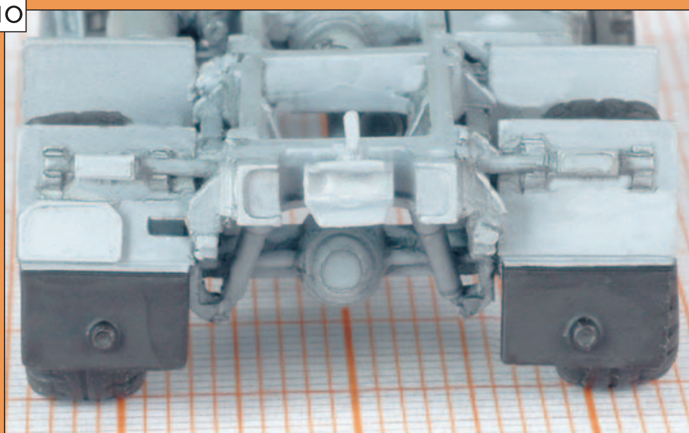
Der Pritschenunterboden mit dem optional erhältlichen sehr fein detaillierten Hilfsrahmen.

9



Die Kipperpritschen-Teile und der serienmäßige einfache Hilfsrahmen.

10



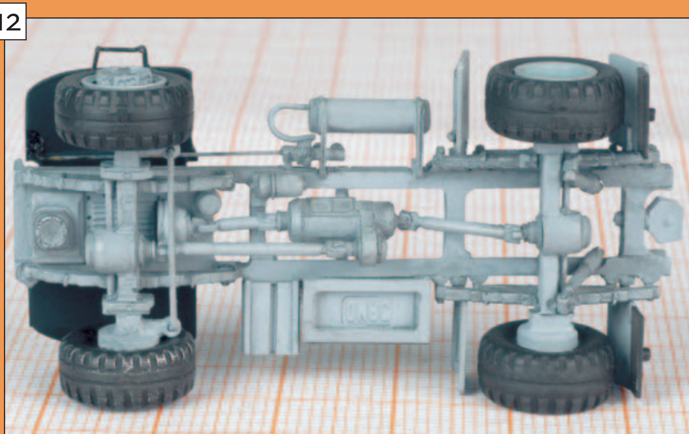
Fotoanstrich-Ansicht von hinten.

11



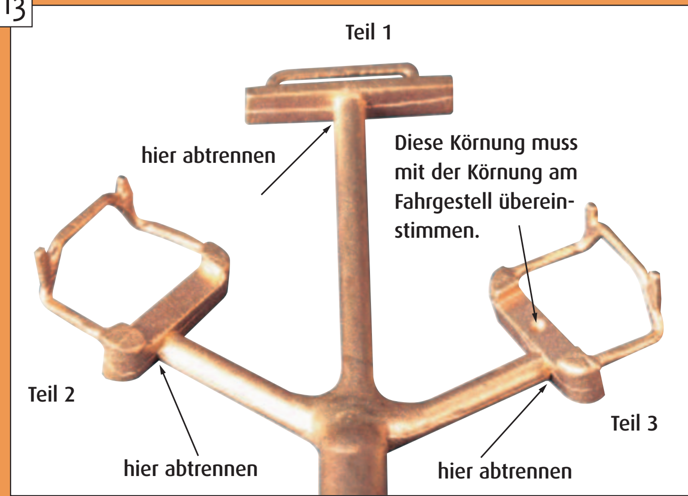
Fahrgestell halbfertig.

12

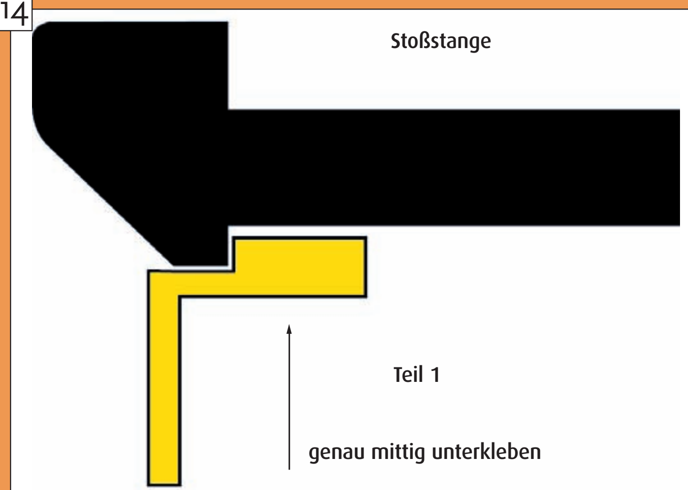


Fahrgestell von unten.

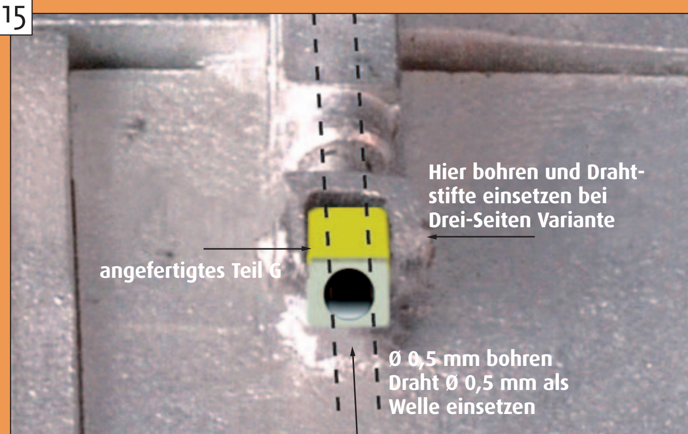
13



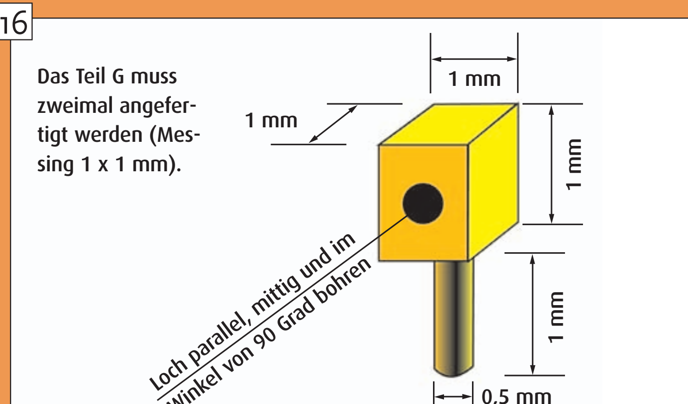
14



15



16



tuell etwas nachlackieren. Am Fahrerhaus können die seitlichen Gummischutzleisten unterhalb der Türkante aus dünner matt-schwarzer Folie aufgesetzt werden.

Die Zusatzscheinwerfer werden so platziert, dass der Kühlergrill dazwischen passt. Aber erst ganz zum Schluss, farblich behandelt, werden diese eingesetzt. Der Tritt unter der Stoßstange muss mit Augenmaß zentriert und wie auf Bild 14 festgeklebt werden.

Der Reserveradhalter ist aus Messingguss. Nach dem Abtrennen vom Gießbaum wird er verputzt und werden die zierlichen Gelenke justiert. Perfektionisten können als Seil hauchdünne Gummilitze oder Ähnliches über die Rollen legen. Das Einsetzen sollte so knapp wie möglich am Fahrerhaus geschehen.

Beim Zusammenbau der Kipperpritsche ist auf Rechtwinkligkeit sowie auf genügend Spiel der Rückplanke zu achten. Es gibt zwei Ausführungen für den Kipperrahmen, einen einfachen (Bild 9) und einen sehr gut detaillierten für die Dreiseitenkipperwanne (optional erhältlich!). Der einfache Rahmen ermöglicht das Kippen der Wanne nach hinten. Eine Arretierung ist nicht vorhanden, so dass der Kippaufbau so justiert werden kann, dass die Abschleppstange gerade noch etwas Spiel zum Reserveradhalter hat. Eine Hydraulikstempel-Attrappe wird beweglich an den Längsträgern der Kipperwanne eingeschoben und kann bei Nichtbedarf weggeklappt werden.

Der Dreiseiten-Hilfsrahmen (siehe Bild 8) ist dem Vorbild nachempfunden. Für seinen Einsatz in alle drei Richtungen muss an der Kipperwanne jedoch einiges geändert werden.

Der Hilfsrahmen hat Arretierungsfüßchen; die hinteren sind so zu kürzen, dass der Kippaufbau, wie oben beschrieben, genügend Platz zum Reserveradhalter bietet (etwa 0,8 mm). Der hintere Drehpunkt sollte etwa über dem hinteren Federbock sitzen. Der Umbau des Hilfsrahmens und seine Anpassung an die Pritsche als Hinterkipper geht so:

1. Am Kipperwannenboden werden die hinteren Gelenke eben zur Welle entfernt.
2. Der Hilfsrahmen wird aufgelegt, die hinteren Klauen markiert man auf dem Boden.
3. Von den vorderen Klauen wird die zur Auflage nicht benötigte Klaue entfernt.
4. Mittig in die Markierungen auf der Welle werden Löcher mit 0,5-mm-Durchmesser in den Boden gebohrt.
5. Aus 1x1-mm-Messingklötzen werden neue Kipplager angefertigt (Bild 15 und 16). Diese werden in den Kippwannenboden eingesetzt, der Hilfsrahmen platziert und wenn alles passt, verklebt.
6. Anschließend wird rechts und links zentriert und in die Klauen in Wellenrichtung ein Loch mit 0,5-mm-Durchmesser etwa 2,5 mm tief gebohrt.
7. Der neue Drehpunkt wird etwas geglättet, in die Klauen wird beidseitig 0,5-mm-Draht eingesetzt und nur außen fixiert.
8. Der überstehende Draht wird abgelängt und ebengefeilt.

Wer den Rahmen als Seitenkipper benutzen will, darf die Klauen nicht im Gelenk verkleben und muss zusätzliche Drahtstifte in Längsrichtung einsetzen.

Eine reich bebilderte Bauanleitung illustriert die einzelnen Schritte.

Der JANO-W 50 bietet eine neue Erfahrung im Kfz-Modellbau: Detailreichtum, Maßstäblichkeit und exzellente Teile lassen mit etwas Feingefühl einen wunderschönen Lkw entstehen. Der Preis von 41,80 Euro (Bausatz), beziehungsweise 72 Euro (Fertigmodell) ist wegen der vielen Bauteile gerechtfertigt. Hat man erst die etwa fünf Stunden Netto-Bauzeit mit Freude investiert, entsteht ein Unikat, dessen Wert sich vervielfacht hat. So lebt der legendäre Ost-Lkw weiter, am besten als Blickfang auf einer H0-Anlage. *Rainer Albrecht/al*



JANO-W 50: Ein einfacher Lkw mutiert zu einem Highlight auf der H0-Anlage.



Bullig wirkt der W 50 von vorne. Dafür sind vor allem die dicken Ballonreifen verantwortlich.

Fotos und Zeichnungen: Rainer Albrecht



Unter dem eleganten Metall-Kleid lugt die Nachbildung des charakteristischen Antriebs hervor.

Die Reihe exotischer Dampfloks setzt Brawa mit der Dampfmotorlok 19 1001 in H0 fort.

Eleganter Einzelgänger

Fahrzeuge, die beim Vorbild als Technologie-Träger galten, oder gar Einzelstücke haben in der heutigen Zeit große Chancen auf eine Nachbildung in Großserie. Beides trifft auf 19 1001 zu, die zudem eine kurze, aber hochinteressante Karriere (siehe auch Vorbild-Beitrag ab Seite 34) vorzuweisen hat.

Der Modellbahner tut aber gut daran, sich nicht auf vorbildgerechte Einsätze zu beschränken. Sonst bleiben ihm diverse Qualitäten seiner Neuerwerbung verborgen. So zum Beispiel die hervorragende Zugkraft, die selbst in der Drei-Prozent-Steigung noch die Beförderung von 18 Altbau-Reisezugwagen ermöglicht. Selbst bei so großer Last und bei hoher Geschwindigkeit gefällt die Maschine durch geringe Fahrgeräusche. Als das Vorbild im Endstadium des Zweiten Weltkrieges Regeldienst tat, war an Schnellfahrten nicht mehr zu denken und Geschwindigkeiten über 100 km/h waren die Ausnahme.

Dass die Modell-Lok wegen der Lok-Tender-Kurzkupplung bereits mit einer Anhängelast von vier Wagen schief im Gleis hängt, ist mehr als ein Schönheitsfehler. Da sich so der Abstand vergrößert, muss die ketzerische Frage erlaubt sein, ob es nicht eine mit Schrauben befestigte Deichsel als Verbindung getan hätte. Da im Lokfahrwerk auf Rückstellfedern oder -bleche verzichtet wurde, zittert die Maschine bei umgerechnet 150 km/h im 540-mm-Radius. Die Langsamfahreigenschaften sind dagegen perfekt. Bereits ab 2,3 Volt erkennt man deutlich das warmweiße Licht, das aus den Lichtleitern fällt.

Wie bei Brawas Dampfloks mittlerweile üblich, besteht das Gehäuse aus hochwertig anmutendem Metall. Bei Aufstellung in der Vitrine oder beim Einsatz in Radien ab einem Meter kann man die geschlossenen Schürzen montieren. Die vorbildgerechten Gravuren wirken möglicherweise durch etwas reichlichen Farbauftrag zu rund. Filigran gerieten dagegen die Befestigungsstege der Windleitbleche. Im Fahrwerksbereich gefallen die Radsätze durch korrekten Durchmesser und hervorragende Gravur. Mit einer Spurkranzhöhe von 0,9 mm sind die Räder uneingeschränkt anlagentauglich. Liebevoll gravierte Bremsenimitationen und ebenfalls in Radebene liegende hauchfeine Sandstreurohre bestätigen die Fähigkeiten der Konstrukteure. Die sorgfältig gravierten Attrappen der Dampfmotoren bestehen aus Kunststoff. Lackierung und Anschriften geben den Vorbildzustand zur Zeit des Regeleinsatzes beim Bw Hamburg-Altona wieder. Bei der Aufarbeitung 1945 wurde der Pleitegeier natürlich entfernt. Wer die Lok auf ihrer Nachkriegsprobefahrt oder gar in US-Umgebung fahren lassen möchte, sollte zumindest die vorne eingesteckten und die an den Tenderwänden gravierten Reichsadler entfernen.

Bei der soliden Ausführung mit stimmigen Details, dem angenehmen Fahrgeräusch und der hervorragenden Zugkraft ärgert eigentlich nur die Lok-Tender-Kupplung. Der Preis von unverbindlich empfohlenen 274,50 Euro bewegt sich im klassenüblichen Rahmen.

Jochen Frickel



Der Bereich um Räder und Bremsanlage weiß zu gefallen. Auch die Ausschnitte in der Stromlinienverkleidung wirken durchaus elegant.

Auf einen Blick

PRO Interessantes Vorbild; stimmige Proportionen; leiser Lauf; hohe Zugkraft; akkurate Bedruckung

KONTRA Lok-Tender-Kupplung; Zittern bei höherem Tempo

PREIS UVP 274,50

URTEILE ☒ ☒ ☒

Steckbrief

- V_{max} bei 12 V 219 km/h
- V_{max} Vorbild (175 km/h) bei 10 V
- Auslauf aus V_{max} 456 mm
- Auslauf aus 175 km/h 313 mm
- Anfahren (1,4 V) 1 km/h
- Zugkraft Ebene 149 g
- Zugkraft Steigung 3% 127 g

- ***Hersteller:*** Brawa, Remshalden
- ***Nenngröße, Spur:*** H0/16,5 mm
- ***Katalog-Nr.*** 40130
- ***Andere Ausführungen:*** Gleichstrom digital mit Sound; Wechselstrom digital mit und ohne Sound
- ***Gehäuse:*** Metall
- ***Fahrgestell:*** Metall und Kunststoff
- ***Kupplung:*** Bügelkupplung in Normschacht
- ***Kleinster befahrener Radius:*** 412 mm
- ***Digitale Schnittstelle:*** NEM 652
- ***Kraftübertragung:*** Vom Motor über Schnecke/ Stirnradgetriebe auf die 4 Treibachsen
- ***Stromabnahme:*** Auf 16 Räder
- ***Haftreifen:*** Zwei
- ***Zurüstteile:*** Geschlossene Schürzenteile
- ***Preis:*** UVP 274,50 Euro

Den als Zick-Zack-Wagen bekannten Schlafwagen WLB 4ü 50 bietet Railtop für H0 an.

Kurz-Schlaf

Mancher Modellbahner mag beim Anblick des Schlafwagens WLB 4ü 50 denken, dass Railtop (Railtop GmbH, Eichaustr. 21, CH-9463 Oberriet, www.railtronic.ch) nun auch verkürzte Wagen anbietet. Aber weit gefehlt, der beim Vorbild federführend von Wegmann entwickelte erste Neubauschlafwagen der Deutschen Bundesbahn (DB) ist exakt maßstäblich ausgeführt.

Die Formgebung des Vierachsers ist hervorragend. Wegen der aufwendig ausgeführten und bedruckten Stirnseiten sollte man den Waggon eigentlich als Schlusswagen einstellen. Die Fenster sitzen spaltfrei in den Öffnungen. Hinter den Schürzen am Wagenboden finden sich Details der Heizung und Bremsanlage sowie die Batteriekästen separat eingesetzt. Auch wenn's beim Betrachten in der Hand gut aussieht, lässt sich darüber streiten, ob man etwas nachbilden muss, wovon man beim Fahrbetrieb gar nichts sieht. Die Bedruckung gibt ein gutes Bild ab. Einzig das S im DSG-Schriftzug ist arg kantig ausgefallen. Die Drehgestelle geben die Gestalt der Bauart München-Kassel gut wieder. Die Wahl der Drehgestelle und die Gummiwulst-Übergänge datieren den Einsatzzeitraum in die späte Epoche III. Bei der Kürze des Wagenkastens verwundert es nicht, dass der Vierachser problemlos einen 360-mm-Radius bewältigt. Auch vorne in längeren Zügen eingestellt, rollt der mit Dreipunktlagerung ausgestattete Schlafwagen jederzeit taumelfrei.

Da ab 1950 immerhin 40 Wagen (je 20 für die DB und für die amerikanischen Streitkräfte) gebaut wurden, ist der Schlafwagen eine wichtige Konstruktion. Die Kürze macht das H0-Modell umso attraktiver. 52,90 Euro muss man für das schöne Modell anlegen.

Jochen Frickel



Durch die kompakten Abmessungen wirkt der sehr gut detaillierte Vierachser auch in kleineren Radien gut.

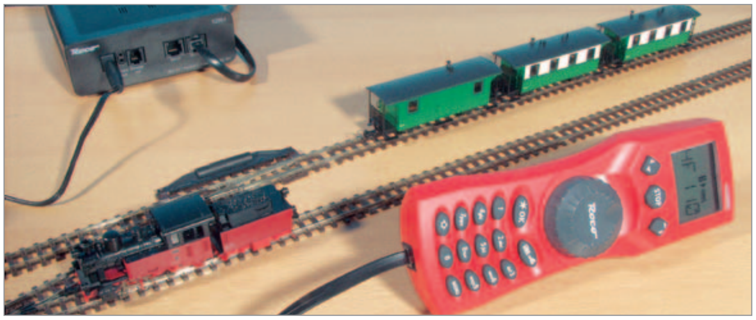
Auf einen Blick

PRO Sehr gute Detaillierung; ansprechende Lackierung und Beschriftung

KONTRA Form des „S" im DSG-Schriftzug

PREIS UVP 52,90 Euro

URTEILE



Fahrzeuge und Digital-Steuerung sind auf dem neuesten Stand und versprechen viel Spaß am Hobby.

Roco fertigt für anspruchsvolle Einsteiger in die Spurweite H0e ein digitales Startset.

Breiter Einstieg auf schmaler Spur

Auf einen Blick

PRO Kompletter Start mit Digitalsystem; umfangreiche Gleisanlage; Lok mit sehr guten Fahreigenschaften; feine Detaillierung von Lok und Wagen; fairer Preis

KONTRA Kupplungen der Lok; Phantasie-Beschriftungen der Fahrzeuge

PREIS Set UVP 279 Euro

URTEILE

Die Spurweite H0e hat viele Vorteile. Einerseits kann man auf das riesige H0-Zubehör-Sortiment zurückgreifen, andererseits lassen sich gegenüber der Normalspur auf weniger Raum einfacher ansprechende Anlagen gestalten.

Roco verstärkt sein Engagement in H0e mit einem Digital-Startset, das mit der Heeresfeldbahnlok HF 110 C (Test in Ausgabe 2/2005) und den zweiachsigen Rügen-Personenwagen (Probefahrt in Ausgabe 10/2006) professionelles Fahrzeugmaterial beinhaltet. Die Gleisanlage besteht aus einem großzügig dimensionierten Oval mit Ausweich- und kurzem Abstellgleis. Auch das Multimaus-Digitalsystem (Test in Ausgabe 8/2006) genügt höheren Ansprüchen. Da die Fahrzeuge Phantasie-Beschriftungen haben, ist das Set auch für die Darstellung von Schmalspurbahnen in anderen Ländern prädestiniert. Einsätze der HF 110 C sind auch zu Friedenszeiten beispielsweise in Deutschland, Österreich, Polen, Jugoslawien und Frankreich dokumentiert.

Die Fahreigenschaften der recht leisen HF 110 C sind sehr gut, auf starke Steigungen sollte man indes verzichten, weil dann die Kräfte der zierlichen Lok trotz weitgehender Metall-Bauweise schnell schwinden. In geraden Drei-Prozent-Steigungen gezogene acht Zweiachser dürfen aber als noch angemessen gelten. Automatische Kuppelmanöver sind selbst mit den beiliegenden zierlichen Hakenkupplungen der Lok Glücksache, da diese ohne Zentrierung umherschlabbern.

Zum günstigen Preis von unverbindlich empfohlenen 279 Euro erhält der Käufer sehr schöne Fahrzeuge, ein ausbaufähiges Digital-System und eine Gleisanlage, auf der sich schon zünftig spielen lässt.

Jochen Frickel

Steckbrief

- V_{max} in Fs. 28 43 km/h
- V_{max} Vorbild (30 km/h) in Fs. 25
- Ausl. aus 30 km/h 8 mm
- Anfahren (Fs.1) ‹1 km/h
- Zugkraft Ebene 13 2-achs. Personenwagen
- Zugkraft Steigung 3% 8 2-achs. Personenwagen

- ***Hersteller:*** Modelleisenbahn GmbH, Bergheim/Österreich
- ***Nenngröße, Spur:*** H0e/9 mm
- ***Katalog-Nr.*** (Set) 31021
- ***Inhalt:*** Lok HF110 C, 1 Gepäckwagen, 2 Personenwagen, Multimaus, Verstärker, Transformator, Gleisoval mit drei Hand-Weichen (Platzbedarf etwa 128 x 55 cm)
- ***Preis:*** UVP 279 Euro



TEE-Züge im charakteristischen Farbkleid gehören bis heute zu den elegantesten Zuggarnituren.

Roco bietet den H0-Bahnern die TEE-RIC-1969-Wagen der italienischen Staatsbahn FS im Viererset an.

Alle Wege führen nach Mailand

Drei klangvolle TEE-Verbindungen, „Ligure", „Lemano" und „Mediolanum", führten früher von Mailand nach Avignon, Genf und München (siehe Beitrag ab Seite 40). Die passenden italienischen Wagen für diese Züge hat Roco jetzt im Lieferprogramm.

Ein italienischer TEE-Wagen kam niemals allein, außer als rückgeführter Schadwagen, denn seine Energieversorgung war vom im Zug mitgeführten Generatorwagen abhängig. So macht es auch Sinn, dass Roco die neuen Wagen anfangs nur im Set (D + Ap + WR + A) anbot. Inzwischen liefert die Modelleisenbahn GmbH zusätzlich noch je einen Abteil- und einen Großraumwagen, um die Mindestzuglänge von fünf Wagen nachbilden zu können.

Die Modelle entsprechen in Detaillierung und Technik dem aktuellen Stand und sind maßstäbliche Umsetzungen ihrer Vorbilder. Die neuen Wagen sind Varianten der seit 2003 lieferbaren Gran-Conforto-Wagen von Roco. Lackierung und Bedruckung sind makellos.

Die Gehäusegravuren zeigen viele Details, lediglich die Wiedergabe des Lüftergrills am Dach des Maschinenwagens geriet zu wenig strukturiert.

Die Aufhängung der NEM-Kupplungsaufnahme ist Roco-üblich an einem Kunststoff-Winkel höhenlabil und mit erheblichem Längsspiel ausgeführt. Die von Roco werkseitig an den Drehgestellen montierten Schlingerdämpfer wären entbehrlich, da diese zu TEE-Zeiten noch nicht vorhanden waren. Das Dach lässt sich mit wenig Kraft abheben und eröffnet den Blick in den detailliert gestalteten Innenraum: Sitze, Tische und Boden sind farblich differenziert. Auch an die Nachbildung der elektrischen Jalousien hat Roco gedacht und entsprechend bedruckte Folien zum Einkleben beigelegt. Auch die großen Glasschiebetüren im Übergangsbereich der Wagen hat Roco akkurat nachgebildet und so wird dem H0-Bahner ein außergewöhnlicher Blick durch den Wagen gewährt. Zahlreich beigelegte Nass-Schiebebilder erlauben, alle drei TEE-Züge nachzubilden.

Neben der höchst gelungenen die Vorbilder Gestaltung der einzelnen Wagen sprechen zwei weitere Gründe für die neuen Roco-Modelle: Sie sind auf vielen Anlagen einsetzbar, kamen sie doch nach Frankreich, in die Schweiz und nach Deutschland. Außerdem liegt der seltene Glücksfall vor, dass ein moderner Fünf-Wagen-Zug absolut vorbildgerecht ist.

Helmut Petrovitsch/al



Durch die transparente Schiebetür im Wagenübergangsbereich erkennt man die erste Sitzbank.

Auf einen Blick

PRO Für Modellbahner interessantes Vorbild; weitestgehend exakt maßstäbliche Ausführung, kaum Zurüstteile

KONTRA Kaum strukturierte Lüfterflächen am Maschinenwagen-Dach

PREIS Etwa 225 Euro

URTEILE 4,5 von 5



Netter Zug: Das separat angesetzte Handbremsrad ist sogar durchbrochen ausgeführt.

Preiswerte US-Güterwagen beschert Atlas N-Bahnern.

Gut und günstig

Bei US-Güterzügen steht die gewünschte Länge meist im umgekehrten Verhältnis zum übersichtlichen Inhalt des Portemonnaies.

Speziell im N-Bereich konnte man bislang zwischen hochwertig ausgeführten Güterwagen, deren Preise auf dem Niveau europäischer Güterwagen liegen, und ausgesprochenen Billig-Modellen wählen, denen man ansieht, dass Geiz nicht geil, sondern blöd ist.

In der Trainman-Serie kombiniert Atlas nun sorgfältige Gestaltung mit günstigen Preisen. Der graue Covered Hopper (Art.-Nr. 39908A) weist vorbildentsprechende Details auf, die im Falle der Aufstiegsleitern lediglich etwas kräftiger dimensioniert wurden. Die auf dem Behälter befindlichen Trittroste sind tief graviert. Das Laufgitter auf dem Double Door Box Car (Art.-Nr. 36410A) ist zwar nicht durchbrochen, aber immerhin freistehend ausgeführt. Da im Maßstab 1:160 die Griffstangen recht eng an den Fahrzeugwänden sitzen, fällt es nicht auf, dass sie angespritzt sind. Besonders die scharfkantige Gravur der Türen samt Mechanik gefällt. Beide Wagen weisen eine konturenscharfe und gut deckende Beschriftung auf. In den Drehgestellen sitzen Kunststoff-Radsätze, die zumindest im Neuzustand hervorragende Fahreigenschaften an den Tag legen und die Wagen leise rollen lassen. Die funktionsfähige „AccuMate"-Kupplung ist am Drehgestell befestigt.

Für etwa acht Euro (gesehen bei All American Trains, Kaarst) sind die Wagen in Deutschland im spezialisierten Fachhandel erhältlich. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Vorbildentsprechende Detaillierung; Druckqualität; günstiger Preis

KONTRA Plastikradsätze

PREIS Etwa 8 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

Der populärste Transporter der DDR war der Barkas. Von Brekina kommt jetzt das H0-Modell.

Personen-Barkasse

Ab 1961 gehörte der Lieferwagen Barkas der gleichnamigen Werke aus Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) zum DDR-Straßenbild. Technisch war der B 1000, wie er offiziell hieß, mit dem Personenwagen Wartburg 353 verwandt. Als Fensterbus war er der wichtigste Kleinbus der DDR.

Brekina hat mit dem H0-Modell dem Barkas ein würdiges Denkmal gesetzt. Die Formgebung, die beispielsweise auch das sachte nach hinten abfallende Dach berücksichtigt, geriet hervorragend. Dass die Scheinwerfergläser geriffelt sind und man die Spiegel nicht selbst anbringen muss, darf in dieser Preisklasse vorausgesetzt werden. Wenn man beim Barkas überhaupt etwas bemängeln möchte, dann, dass das Lenkrad nicht weit genug in den Innenraum hineinragt. Die Lackierung ist, wie von Brekinas Top-Decoration-Serie gewohnt, hervorragend. Vor allem die hauchfein aufgedruckten Dichtungen an den passgenau eingesetzten Fenstern sind eine Augenweide.

Mit dem Barkas zeigt Brekina ein weiteres Mal, was bei H0-Modellautos Stand der Technik ist. Die Qualität hat mit 11,50 Euro aber ihren noch angemessenen Preis.

Jochen Frickel

Auf einen Blick

PRO Sehr gute Formgebung; stimmige Details; exakt eingepasste Verglasung; hervorragende Bedruckung

KONTRA Lenkrad

PREIS UVP: 11,50 Euro

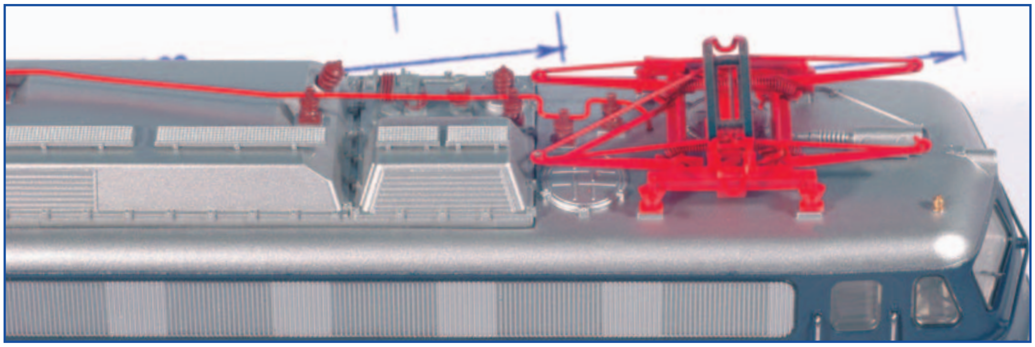
URTEILE



Dem schönen Modell sollte man lediglich noch Kennzeichen und einen Fahrer verpassen.

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Das Dach ist gut detailliert, die Stromabnehmer sind korrekt und die Lüfterreihen vorbildnah.

Mit Modellen wie der Bundesbahn-E 10 liegen Hersteller auf der sicheren Seite. Märklin legt die blaue E 10.3, die „Bügelfalte“, als H0-Modell mit Geräuscheffekten auf.

Blaupause

In der Palette der Modelle, die dem 50-jährigen Existieren der E 10 gewidmet ist, darf eine Nachbildung aus dem Hause Märklin nicht fehlen. Der Marktführer nutzt die Gelegenheit und präsentiert eine der populärsten Varianten: Die ab E 10 288 aufgrund ihres neugestalteten Fahrzeugkastens sogenannte „Bügelfalte“ als blaue Epoche-III-Maschine. Ausgeliefert wird sie mit Mfx-Motorola-Decoder und Soundfunktion. Die Maschine ist auch analog einsetzbar.

Die als Vorbild ausgewählte E 10 345 kam 1964 ab Werk



E10 als Betriebslok: Die Bügelkupplung sitzt, an einem Drehpunkt befestigt, im Normschacht.





E10 für die Vitrine: Die Zurüstteile gefallen, der Spalt zwischen Gehäuse und Schürze weniger.

zum Bw München Hbf, dessen Anschriften sie auch trägt (Revisionsdaten von Oktober 1964). Nach weiteren Stationierungen ab Mitte der 1970er-Jahre erhielt sie 2002 ihre letzte HU. Im März 2006 wurde sie in Opladen verschrottet.

Die Formgebung des Modells kann insgesamt als gelungen bezeichnet werden. Manche Teile sind einzeln angebracht wie Griffstangen an Türen und an der Front, Tritte und Dachleitungen sowie die charakteristische Griffstange unterhalb der Frontfenster. Andere sind Bestandteil der Spritz- beziehungsweise Gussform. So sind Scheibenwischer in die Frontfenster und die Lüftungsgitter in die Gehäuseform integriert. Gleiches gilt für die Dachlüftungsgitter. Alle Gittergravuren sind sauber ausgeführt, wirken aber (besonders auf dem Dach) etwas unplastisch.

Dem Vorbild gerecht sind die montierten Scherenstromabnehmer, sie entsprechen der Bundesbahn-Bauart DBS 54a.

Sehr gute Arbeit ist den Konstrukteuren hinsichtlich der Maßtäblichkeit gelungen. Die Hauptmaße entsprechen in fast allen Fällen exakt dem Maßstab 1:87; festgestellte Abweichungen sind vernachlässigbar.

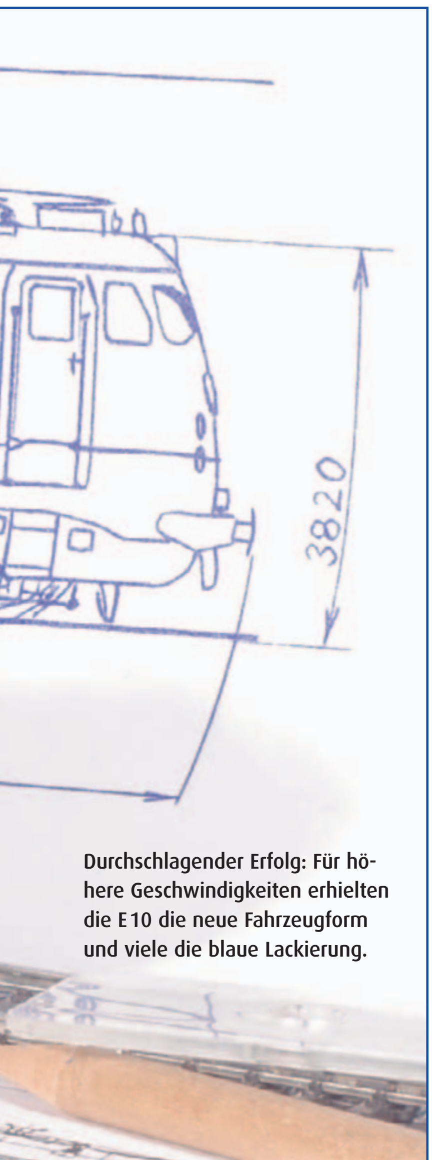
Es besteht die Möglichkeit, die Lokomotive für die Vitrine mit Frontschürzenabschlüssen, Bremsschlauch- und Kupplungsattrappen zuzurüsten. Achtung, das Lösen der gesamten Kupplungskonstruktion wie das Einsetzen der unteren Frontschürze erfordern in Maßen Gewalt (Teile sind nicht passgenau), und mit Schürze ist das Modell nicht mehr kuppelbar, also nur noch reines Schaustück!

Farbgebung und Beschriftung geben keinen Anlass zur Kritik. Der tiefblaue Farbton ist sehr gut getroffen, die Farbtrennkannten sind sauber ausgeführt. Die Beschriftung ist bis hin zur Krauss-Maffei-Fabriknummer 19050 lesbar. Kleines Manko sind die nicht korrekten, nur aufgedruckten, nicht erhaben gestalteten DB-Embleme an der Fahrzeugfront und an den Seitenwänden.

Das Dach wird zwar selten so silbern gewesen sein wie bei der 1:87-Miniatur, doch ist dem Modellbahner die vorbildgerechte Alterung unbenommen.

Damit wenden wir uns den Fahrversuchen zu. Nach jeweils 30 Minuten Einfahrzeit in beiden Richtungen ist von den anfänglich wahrnehmbaren quietschenden Geräuschen nichts mehr zu hören. Das nun fabrizierte Eigengeräusch klingt hingegen sehr nach E-Lok, noch ganz ohne Soundfunktion! Die mit der Werkseinstellung vorgenommene Verzögerung beim Beschleunigen und Bremsen ist optimal gewählt, so dass es weder Sprintstarts noch Aufschlagbremsungen gibt. In Fahrstufe 1 rollt die Maschine mit 5 km/h, in der (werkseitig höchsten) Fahrstufe 14 sind es 252 km/h, womit sie etwas zu schnell ist, auch mit Berükksichtigung der nach NEM zulässigen Toleranz von 40 Prozent. Die anderen Werte lauten: Höchstgeschwindigkeit des Vorbilds 150 km/h (etwa bei Fahrstufe 11), Höchstgeschwindigkeit nach NEM 210 km/h (etwa bei Fahstufe 13). Doch lassen sich Anfahr- und Bremsverzögerung ebenso wie die Höchstgeschwindigkeit am Decoder einstellen. Steuern ist möglich mittels Control-Unit, Mobile-Station und natürilch der Central-Station.

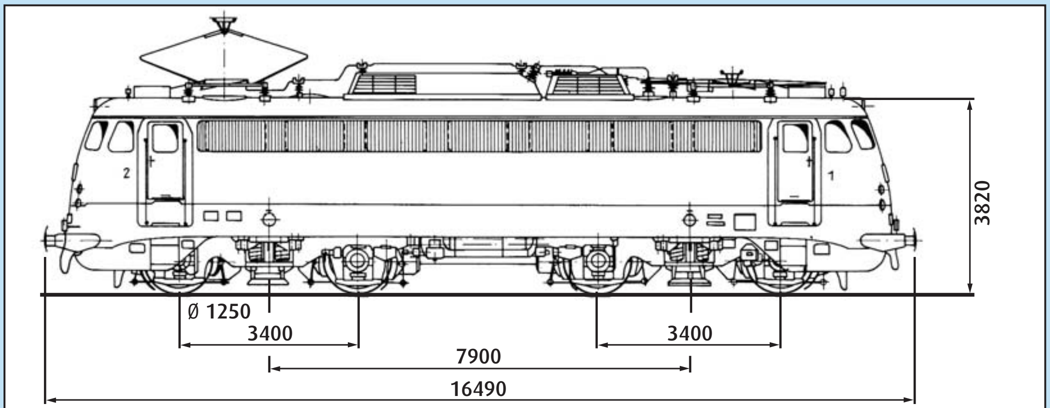
Mit diesen lassen sich auch die Funktionen schalten, als da wären: Licht-Spitzensignal aus, Geräusch Bahnsteigansage, →



Durchschlagender Erfolg: Für höhere Geschwindigkeiten erhielten die E10 die neue Fahrzeugform und viele die blaue Lackierung.

Mess- und Datenblatt

E 10 345 der DB von Märklin in H0



Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Märklin, Göppingen
Bezeichnung: E 10 345 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2006
Epoche: III
Katalognummer: 39120
Im Handel seit: Dezember 2006
Andere Ausführungen: Gleichstrommodell von Trix (22030)
Gehäuse: Metall
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 510 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 360 Millimeter
Kupplung: Märklin-Bügelkupplung in NEM-Schacht
Normen: NEM, CE
Preis: 259 Euro (Märklin), 249 Euro (Trix; jeweils unverbindliche Empfehlung des Herstellers)

Elektrik

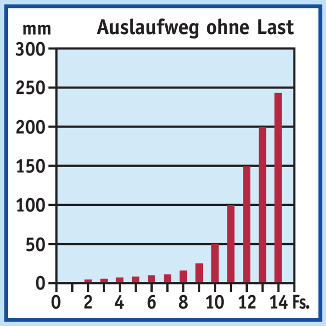
Stromsystem: Dreileiter-Wechselstrom
Nennspannung: 16 Volt
Steuerungssystem: Mfx, Motorola-Digital
Stromabnahme: Mittelschleifer, Masse auf allen Rädern
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Spitzen-/Schlusssignal, mit Fahrtrichtung wechselnd
Digitale Schnittstelle: 21-polig

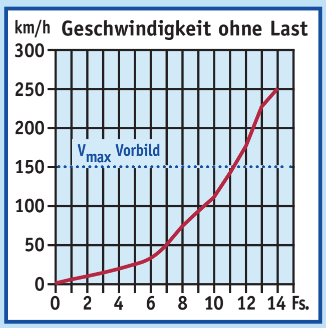
Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Kardanwellen und Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf alle vier Radsätze
Schwungmasse: Eine, ø 14 x 6 mm
Haftreifen: Zwei
Zugkraft: Ebene: 143 Gramm (Zug mit mehr als 80 Achsen)
3 % Steigung: 120 Gramm (Zug mit mehr als 70 Achsen)
8 % Steigung: 105 Gramm (Zug mit 60 Achsen)

Service

Gehäusedemontage: Schrauben im Fahrzeugboden lösen, Gehäuse abnehmen.
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses und Lösen der Platine zugänglich
Zurüstteile: Frontschürze, Kupplungs- und Bremsschlauchimitationen für Vitrinenmodell
Bedienungsanleitung: Kleines Heft mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Kunststoff-Klarsicht-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





Fs = Fahrstufe digital
V_0 = Geschwindigkeit
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	16 490	189,5	189,5
Achsstand Drehgestell	3400	39,1	39,9
Drehzapfenabstand	7900	90,8	89,8
Treibraddurchmesser	1250	14,4	14,0
Höhe Dach über SO	3820	43,9	44,2

Fahrwerte ohne Last	FS	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1	5	–
Kriechen	1	5	–
V_{max} Vorbild	11	150	110
V_{max}	14	252	240

Lokpfeife, Rangiergang. In der beiliegenden Anleitung in Gestalt eines postkartengroßen Heftchens ist die Schaltung der Funktionen tabellarisch erklärt.

Für Dreileiter-Analogbahner sei auf den Hinweis des Herstellers verwiesen, dass das Anschlussgleis mit dem Entstörset 74 076 entstört werden muss.

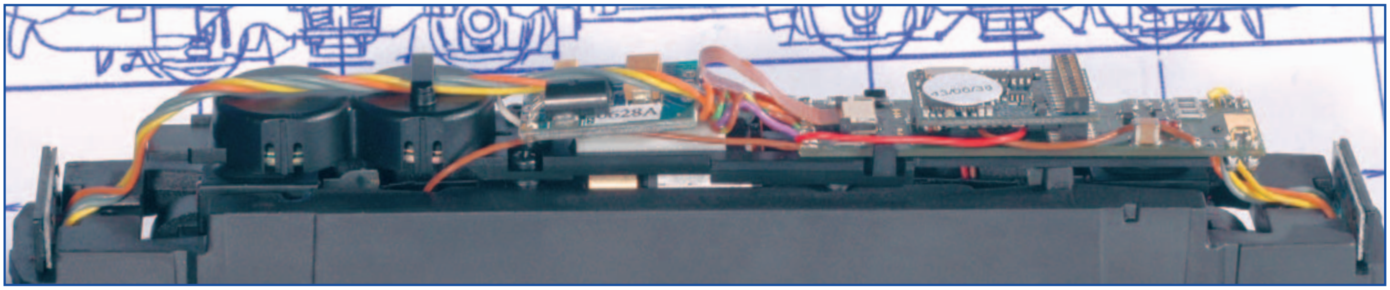
Die Auslaufwerte können als ausreichend bezeichnet werden. Wird der Lok aus Fahrstufe 14 oder bei 16 Volt analog abrupt der Strom entzogen, rollt sie 24 Zentimeter weit. Aus der umgerechneten Vorbild-Höchstgeschwindigkeit bewegt sie sich noch elf Zentimeter weiter. Auf der Motorwelle sitzt eine Schwungscheibe.

Das über einen halben Kilogramm schwere Modell liegt gut im Gleis, fährt taumelfrei und bewältigt auch den Radius von 360 Millimetern. Die Zugkraft kann man mit mehr als 80 Achsen in der Ebene (20 plus x Vierachser) durchaus als üppig

Gut gestaltet, hohe Zugkraft: Eine Lok mit Pfiff

bezeichnen. Es gefällt, dass sie in der Steigung nur unwesentlich abnimmt (60 Achsen oder 15 Vierachser bei acht Prozent). Außer dem Eigengewicht der Lok sorgen zwei Haftreifen für ausreichend Adhäsion.

Nach jeweils etwa 40 Betriebsstunden empfiehlt Märklin die Schmierung aller beweglichen Teile (Kugelköpfe der Kardanwellen, Zahnräder, Achslager). Hierzu ist das Gehäuse abzunehmen, nachdem vorher die beiden in der Bodenplatte befindlichen Kreuzschrauben gelöst wurden. Um an Motor, Getriebe und Drehzapfen zu gelangen, muss zusätzlich die Platine gelöst (nicht entfernt) werden. Die hierzu erforderlichen Schritte sind im Begleitheftchen bebildert erklärt. Weitere Arbeiten wie Kupplungstausch, Einsetzen der unteren Abschlussschürze



Nach Lösen der Bodenschrauben liegen Soundbaustein (links) und Platine mit Decoder (rechts) frei.



Keinen Grund zur Klage geben die sauberen Beschriftungen auf dem gut lackierten Metallgehäuse.

oder Umschalten auf Oberleitungsbetrieb sind ebenfalls grafisch erklärt und nachvollziehbar auszuführen. Obacht ist geboten, wenn Lok und Fahrwerk wieder zusammengefügt werden; man achte auf die richtige Seite der Führerstände 1 und 2!

Wenn auch bei einer E-Lok wie der E 10 ein Sounddecoder von der Sache her verzichtbar wäre, sind die implantierten Funktionen doch ganz nett. So gibt es neben dem obligatorischen DB-Pfiff auch die Möglichkeit einer Bahnhofsdurchsage. Die ist zwar kaum verständlich, klingt aber schön blechern und ist damit schon wieder nahe am 1960er-Jahre-Original!

Die robuste E 10 345 stellt sicher eine Bereicherung des Epoche-III-Betriebsparks dar. Die unverbindliche Preisempfehlung liegt bei 259 Euro, das Gleichstrom-Modell von Trix (serienmäßig DCC-Selectrix, Artikelnummer 22 030) wird für 249 Euro angeboten. Die diversen Schwächen hätte man für das Geld vermeiden sollen.

Henning Bösherz

Moderne Triebwagen prägen heute den Nahverkehr auf Nebenbahnen. Der LINT41, den Fleischmann auf die H0-Räder stellt, gehört zu den neuesten Vorbild-Typen.

LICHTGESTALT

Keine Angst, dieser Beitrag hat nichts mit Franz Beckenbauer zu tun, den man ob seiner Verdienste um den deutschen Fußball gerne mit Lichtgestalt tituliert. Der LINT (Leichter Innovativer Nahverkehrs-Triebwagen) muss nämlich erst noch Verdienste um den Fahrgast nachweisen. Die ältesten Vorbild-Exemplare sind bei der DB AG seit 2000 im Einsatz. Der von Fleischmann gewählte 648 275 stammt aus der letzten ab 2005 gelieferten Serie.

Vor der Inbetriebnahme muss man beide Fahrzeugteile mit einer Steckverbindung elektrisch und anschließend noch mechanisch kuppeln. Die Verbindung beider Fahrzeugteile wirkt trotz Kulissenführung beruhigend solide. Sobald der Modellbahner seinen 648 auf die Schienen gestellt hat und den Regler bei gelöschter Raumbeleuchtung auf etwa fünf Volt einstellt, wird er nachvollziehen können, wie der Autor dieses Beitrages auf den Titel kam. Der Innenraum des LINT wird durch zahlreiche LED höchst eindrucksvoll beleuchtet. Dass die LED eher gelb denn weiß strahlen, ist bei einer Innenbeleuchtung tolerierbar. Natürlich kann man des nachts auch die Zugzielanzeige entziffern.

Auf das Erhöhen der Spannung reagiert der Antrieb des Triebwagens elastisch und bleibt selbst bei zwölf Volt akustisch dezent. Somit eignet sich der LINT auch für den Einbau eines Sound-Decoders. Einzig die Platzierung des Lautsprechers wäre etwas kniffelig. Mit noch moderaten 161 km/h eignet sich der 648 auch für Interregio-Express-Einsätze. Da der Triebwagen auf allen Rädern Strom abnimmt, ist die Begrenzung des Auslaufs bei Stromunterbrechung zu begrüßen. In 70 cm langen stromlosen Abschnitten kommt der LINT jederzeit zum Stehen. Die Kraft des Zweiachs-Antriebs reicht auch zum Überwinden einer



Acht-Prozent-Steigung aus und ließe noch in der Drei-Prozent-Steigung das Mitführen eines nicht motorisierten Triebwagens zu. Da der Motor recht klein ist, damit er sich unter die Fensterlinie ducken kann, fehlt es ihm etwas an Drehmoment, weshalb er nicht in der Lage ist, die Räder bei Überlastung zum Durchdrehen zu bringen. Für eine Doppeltraktion liegt der Packung eine Kuppelstange bei, die statt der Kupplungsimitation eingesteckt wird. Zum Fahreindruck ist noch zu sagen, dass der Triebwagen dank der nur knapp 24 cm langen Wagenkästen auch in engeren Radien eine gute Figur macht.



Auch in engeren Kurven ergibt sich ein geschlossenes Zugbild.



Durch die serienmäßige Innenbeleuchtung macht der LINT auch im Dämmerlicht eine gute Figur.

Die Gestaltung macht deutlich, dass die Konstrukteure beim 648 dieselben hohen Maßstäbe anlegen wie bei ihren Dampfloks. Maßstäbliche Umsetzung und stimmige Gravuren prägen das Modell, doch erst die konturenscharfe und mehrfarbige Bedruckung geben dem LINT den letzten Schliff. Die separat eingesetzten Scheibenwischer liegen an der Scheibe an. Der kompakte Antrieb duckt sich wie bereits erwähnt unterhalb der Fensterlinie. Das Supern kann sich also eigentlich auf das Einsetzen von Figuren beschränken. Zum Öffnen der Fahrzeughälften löst man die Schrauben im Boden und hebt die Gehäuse ab. Zum Einbau eines Decoders genügt es, das Gehäuse des angetriebenen Teils abzunehmen. Für einen nachträglich einzubauenden Train-Navigation-Sender steht Platz im Boden zur Verfügung und auch Löcher zum Durchführen der Kabel sind bereits vorhanden.

Zum unverbindlich empfohlenen Preis von 292,50 Euro erhält der Käufer einen feinen Zug, dem der Modellbahner nur noch Fahrgäste spendieren sollte. *Jochen Frickel*

Steckbrief

- V_{max} bei 12 V 161 km/h
- V_{max} Vorbild (120 km/h) bei 9,6 V
- Auslauf aus V_{max} 199 mm
- Auslauf aus 120 km/h 122 mm
- Anfahren (3,6 V) 2 km/h
- Zugkraft Ebene 43 g
- Zugkraft Steigung 3% 33 g
- Hersteller: Fleischmann, Nürnberg
- Nenngröße, Spur: H0/16,5 mm
- Katalog-Nr. 4420
- Andere Ausführungen: Keine
- Gehäuse: Kunststoff
- Fahrgestell: Kunststoff
- Kleinster befahrener Radius: 412 mm
- Digitale Schnittstelle: NEM 652
- Stromabnahme: Auf alle Räder
- Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf zwei Achsen
- Schwungmasse: Eine
- Haftreifen: Zwei
- UVP: 292,50 Euro



Die Gravuren stimmen. An einer Stelle kam beim Testmuster aber etwas wenig graue Farbe an.



Die Fensterläden bestehen aus Holz, was man ihnen auch ansieht. Das Einpassen der Mauerwerksimitation ist Maßarbeit.

In Handarbeit fertigt Achim Flohr ein Durchfahrtshaus nach norddeutschem Vorbild in H0.

Unter einem Dach

Regional typische Gebäude findet man bei diversen Zubehör-Herstellern. Modelle nach niederdeutschen Vorbildern gehören dabei zu den Ausnahmen. Die Nachbildungen von Hallenhäusern, sei es als Durchgangs- oder als Durchfahrtstyp fehlen ganz.

Dem Titel des Beitrages kann man entnehmen, dass die Familie des Eigentümers mit dem Gesinde und den Tieren tatsächlich unter einem Dach lebte. Den Namen Durchfahrtshaus verdankt der Gebäudetyp den an beiden Stirnseiten eingebauten Toren, die eben die Durchfahrt mit einem Pferdewagen zuließen. Von der im Regelfall zwischen vier und sieben Meter breiten Diele wurde beispielsweise Tierfutter auf den über Wohn- und Schlafräumen beziehungsweise Stall gelegenen Vorratsboden gehievt. Zumindest die Eingangsbereiche der Diele waren gepflastert, der Rest wies Lehmschlag auf. Der Vorteil, dass man die Erntewagen nach dem Entladen nicht rückwärts wieder aus dem Flur hinausbugsieren musste, wur-



Erst in Landschaft eingebettet entfaltet das Durchfahrtshaus sein Flair. Die Montage ist aufwendig, was den hohen Preis erklärt.

de wohl davon aufgewogen, dass es in der Diele besonders im Winter sehr ungemütlich gewesen sein dürfte.

Achim Flohr nahm sich ein lauenburgisches Bauernhaus in Groß Grönau zum Vorbild und erstellte dieses in Handarbeit in H0. Dabei kam ihm zugute, dass das Gebäude heute noch existiert und, da es ein Restaurant beherbergt, sogar noch zugänglich ist.

„Aus fertigungstechnischen Gründen waren allerdings die Pläne nicht eins zu eins umzusetzen," erzählt der Modellbauer, „sonst hätten nahezu alle Gefache minimal unterschiedlich groß sein müssen, denn einheitliche Maße wurden beim Bau des Originals im Jahre 1716 noch nicht beachtet." Damals war die Größe der Gefache vorwiegend von der Länge der verfügbaren Balken abhängig. Damit der Zusammenbau des





Foto: H. Meininghaus

Die Standardisierung am Fachwerk trübt den Gesamteindruck keineswegs. Der heutige Zustand als Restaurant ließe sich selbstverständlich auch nachbilden.

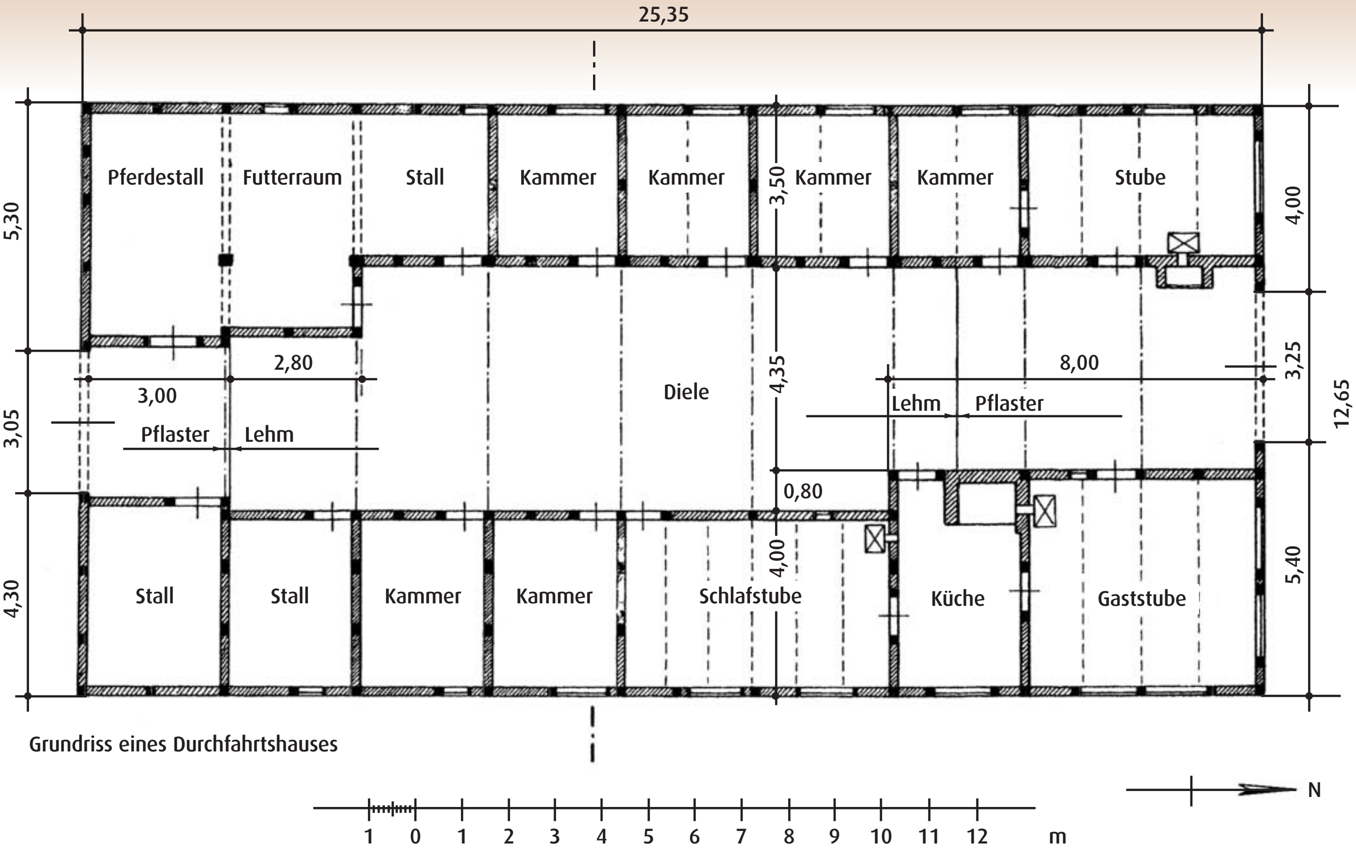


Modells nicht zu einem nervenzerfetzenden Balken-Puzzle ausartet, wurden die Gefache weitgehend vereinheitlicht. Auch der asymmetrisch angeordnete First wurde zugunsten eines harmonischeren Eindrucks in Gebäudemitte platziert. Dass die beiden großen Dachflächen in unterschiedlicher Höhe Neigungsänderungen aufweisen, blieb unberücksichtigt, da eine vorbildgerechte Ausführung eher nach Pfusch am (Modell-)Bau ausgesehen hätte.

Dass das Modell nicht nur gut aussieht, sondern auch stabil ist, verdankt es dem Korpus aus dünnen MDF-Platten (mit Leim gebundene Platten aus fein zerfasertem Holz), wie sie beispielsweise im Innenausbau, aber auch bei der Einrichtung von Wohnmobilen zum Einsatz kommen. Aus dem MDF hat der Modellbauer lediglich die Fensterhöhlen und die Toröffnungen ausgeschnitten. Auf die Außenseiten der Wandteile wurden die Ausdrucke der am Computer überarbeiteten Pläne geklebt. Beim fertigen Modell ist davon natürlich nichts zu sehen. So weit, so einfach; die erste Herausforderung wartet mit dem Anbringen der Balken. Diese bestehen aus echtem Holz, das exakt und, ohne auszufransen, zugeschnitten und von allen Seiten gehobelt wurde. Holz arbeitet be-

Holz arbeitet und benötigt eine kundige Hand

kanntlich besonders, wenn es dünn ist, und die Luftfeuchtigkeit es gut durchdringen kann. Da hilft selbst die Imprägnierung wenig. Bei aller Kürze lassen sich verzogene oder gar verdrehte Leisten nicht verwenden. Um die Arbeit etwas zu beschleunigen, bestehen die Balken am Boden und die über den Fenstern aus einem Stück. Trotzdem kommen mehr als 130 Leisten zusammen, die alle passgenau ausgerichtet und aufgeklebt werden wollen. Da scheint die Montage der Fenster geradezu eine Erholung. Die gelaserten Fensterrahmen wurden mit einer Milchglas-Folie hinterklebt, damit nicht zu erkennen ist, dass das Haus keine Inneneinrichtung besitzt. Die Folie hat Flohr vorher in eine Nut eingeschoben, die in die Innenseiten der die Fenster umschließenden Balken gefräst wurde. So schließen die Fenster exakt bündig mit den Außenwänden ab. Um festzustellen, dass die Ausmauerung der Gefache keine Struktur hat, muss man schon mit dem Finger darüber fahren. Diese Wirkung →



Zeichnung: Sammlung Baer

Grundriss eines Durchfahrtshauses

erzielt der Erbauer, indem er das Foto echten Mauerwerks am Computer überarbeitet und auf Fotokarton ausgedruckt hat. So kommen auch die Verzerrungen, Farbunterschiede und auch unterschiedliche Fugenstärken voll zur Geltung. Das Einpassen der Mauerwerksimitation in die Gefache stellte die aufwendigste Arbeit dar, schließlich fallen schon Spalte von einem Zehntelmillimeter unangenehm auf. Die präzise Arbeit wird mit einem Gesamteindruck belohnt, den Großserienmodelle in der Regel nicht bieten können. Die Fensterläden und die großen Tore bestehen aus echtem Holz. Die Dachplatten bekamen Plüsch als Imitation der Reeteindeckung aufgezogen.

Die MDF-Bodenplatte weist vier Löcher zum Einbau einer Innenbeleuchtung auf. So lassen sich die mit MDF-Platten unterteilten Räume voneinander unabhängig beleuchten. Normalerweise wird das Haus mit verklebter Bodenplatte geliefert, doch dürfte Achim Flohr mit sich reden lassen, wenn Modellbahner die Tore geöffnet darstellen wollen und dafür natürlich die Dielen-Detaillierung nachzurüsten wäre. Der Modellbauer hat angekündigt, das Durchfahrtshaus voraussichtlich Ende 2007 auch als Bausatz anzubieten. Wegen des immensen Zeitaufwandes für die Montage kostet Flohrs Bauernhaus 320 Euro. Eine kürzere Ausführung ist für 298 Euro zu haben. Im Programm von Achim Flohr (Modellbau Achim Flohr, Am Stöhr 6, 15377 Oberbarnim, Tel. (03341) 301970, Internet: www.flohr-modellbau.de) finden sich auch Ausführungen mit blaugrauem Mauerwerk. In Vorbereitung sind eine Fachwerkkirche und ein Fachwerk-Bahnhof.

Jochen Frickel

Foto: H. Meininghaus



Die Ostansicht des Groß Grönauer Originals veranschaulicht die unterschiedlichen Abmessungen der Gefache und Balken.



Fotos: Frickel



Vorwärts, rückwärts, Anhalten mit Heben und Senken der Gabel verlangen der Funktionstechnik des Staplermodells einiges ab.

Die erstarrte Modellbahnwelt dies- und jenseits der Schienenstränge ließ Volkmar Schumann keine Ruhe: Er bringt deshalb selbst Figuren das Laufen bei.

Bewegungs-Drang



Um Ideen und technische Lösungen nicht verlegen: Der Elektromaschinenbauermeister Volkmar Schumann tüftelt weiter.

Als Prinz, der Dornröschen wachküsst, fühlt er sich nicht. Und doch: Volkmar Schumann erlöst manch Mann, Frau und Getier aus ihrer Bewegungslosigkeit, wenn´s auch nur Modellfiguren sind.

„Ich muss zugeben, dass meine diesbezüglichen Ideen in den Maßstäben 1:32 und 1:22,5 realisiert wurden", schmunzelt der gebürtige Zeitzer und regt an: „Für H0 und kleiner könnte das eine Aufgabenstellung für Modellbauer sein, die für Guinessbuch-Eintragungen und Rekorde bekannt sind."

Ob mit oder ohne Lupe: Der Elektromaschinenbauermeister im Ruhestand ist ein findiger Tüftler und versierter Techniker, dessen Funktionsmodelle bislang jeden und jede verblüfften, die Gelegenheit hatten, die bewegten Miniaturen in Aktion zu erleben. Wenn etwa der Lukas

mit kräftigen Hammerschlägen das Werkstück auf dem Amboss bearbeitet, während der Lehrling den Blasebalg bedient, ist vor allem die Quelle solchen Bewegungs-Drangs nicht auszumachen, von den mechanischen Abläufen mal ganz abgesehen. Das gilt nicht minder für die Minol-Tankstellenszene, wo der Tankwart die Handpumpe fürs Benzin-Öl-Gemisch bedient, während nebenan der Rotarmist versucht, mit der Handkurbel den Motor des Armeelasters seines Sanitätsbataillons in Gang zu bringen.

„Es sind die Ideen, wie und wo auf und neben der eigentlichen Modellbahn durch Bewegungsabläufe Blickfänge geschaffen werden können, die begeistern, und nicht im Vordergrund die technischen Lösungen", meint der inzwischen 70-Jährige bescheiden.

Dabei hat es die Technik durchaus in sich, sind elektrische und mechanische Bestandteile zu einem überzeugenden Zusammenspiel zu bewegen. Und gerade weil – freilich längst nicht immer – eine relativ einfache und gut getarnte Technik ins Spiel kommt, ist die Wirkung auf nichtsahnende Betrachter so verblüffend.

„Elektromotore, Zahnräder, Drahtwelle, Nylonfaden, Mikrotaster, Konservendosenstreifen", so Schumann, sind einige der Zutaten, aus denen die Antriebskonzepte bestehen. Die ersten in Bewegung versetzten Figuren, „für die ich die Spielzeugkisten meiner Enkel inspizierte und alle zum Maßstab passenden Exemplare kurzerhand konfiszierte", lacht Schumann, bestanden aus Silikon oder Kautschuk. Als der Vorrat aufgebraucht war und die Importe aus Fernost die Abkehr von Weichplastik einläuteten, „war es nur eine Zeitfrage, bis ich den ersten dieser gelähmten Kreaturen künstliche Gelenke eingesetzt hatte", erinnert sich Schumann, ergänzt: „Alle Möglichkeiten, um aus den beutelweise für wenig Geld zu habenden Indianern Europäer und aus Seeräubern zivilisierte Zeitgenossen zu machen, habe ich dabei genutzt."

Der in der Lutherstadt Wittenberg lebende Modellbauer ist eben auch um praktische, den Etat schonende Einfälle nicht verlegen. Einer breiteren Öffentlichkeit bekannt wurde Schumann, als er 2002 mit einer transportablen Variante seiner Spreewaldbahn in Spur I (siehe „In Königsspur die Spreewaldbahn", MODELLEISENBAHNER 6/2004) den Dachboden verließ und beim Gartenbahntreffen in Schkeuditz das Publikum begeisterte. Ausstellungen bei der Modell- und Hobby-Messe Leipzig, beim Sinsheimer Spur-I-Treffen und auf der Euro-Modell in Bremen folgten. Als besonderen Höhepunkt seiner insgesamt 13 öffentlichen Auftritte betrachtet Volkmar Schumann seine Präsentation in Straupitz, dem ehemaligen Betriebsmittelpunkt der Vorbild-Spreewaldbahn. Diese Ausstellung hatte er gemeinsam mit dem dortigen Heimatverein und unter Mitwirkung der Straupitzer Schülerarbeitsgemeinschaft „Spreewaldbahn" organisiert.

Auch zu Fernsehehren kam der leidenschaftliche Hobby-Koch schon, der aus gesundheitlichen und familiären Gründen weitere Ausstellungen in Frage stellt, aber „die Betriebsgeheimnisse der Funktionsmodelle im MODELLEISENBAHNER offenlegen" wird.

Karlheinz Haucke



Fotos (3): Stirl

Das Innenleben der Tankstelle: Zwei Motoren, Zahnräder, Drähte und Mikrotaster sowie Akkus bringen Bewegung in die Szene.



Foto: Steffen, Slg. Schumann

Es darf gestaunt werden: Ganz andächtig hört man ihm zu, wenn Volkmar Schumann seine Bewegungsmodelle erklärt.



Foto: Schumann

Auch zu Fernsehehren kam Schumann schon mehrfach: Hier bereitet Kameramann Andreas Stirl die nächste Einstellung vor.



Die Schwellenstapel und das Tempo-Dreirad vereinigen sich hier zu einer betulichen Epoche-III-Szene.

Höllen-

Detailreiche Bühne der Königsklasse: Das PAJ-Modellbautrio aus Belgien nahm sich die fränkische Höllentalbahn zum Vorbild und setzte die wildromantische Strecke meisterhaft in Szene.

Ob in Z, H0 oder der Baugröße I: Sobald Patrick, Alain und Jan, zusammen das PAJ-Modellbauteam, aktiv werden, kann man sicher sein, dass dabei etwas Außergewöhnliches herauskommt.

Die drei sympathischen Belgier verstehen sich nicht nur ausgezeichnet, sondern ergänzen sich auch vorzüglich, was



Taler



Gelegentlich unternimmt PAJ auch Ausflüge in die Höllentaler Epoche I, wie hier unschwer zu erkennen ist.

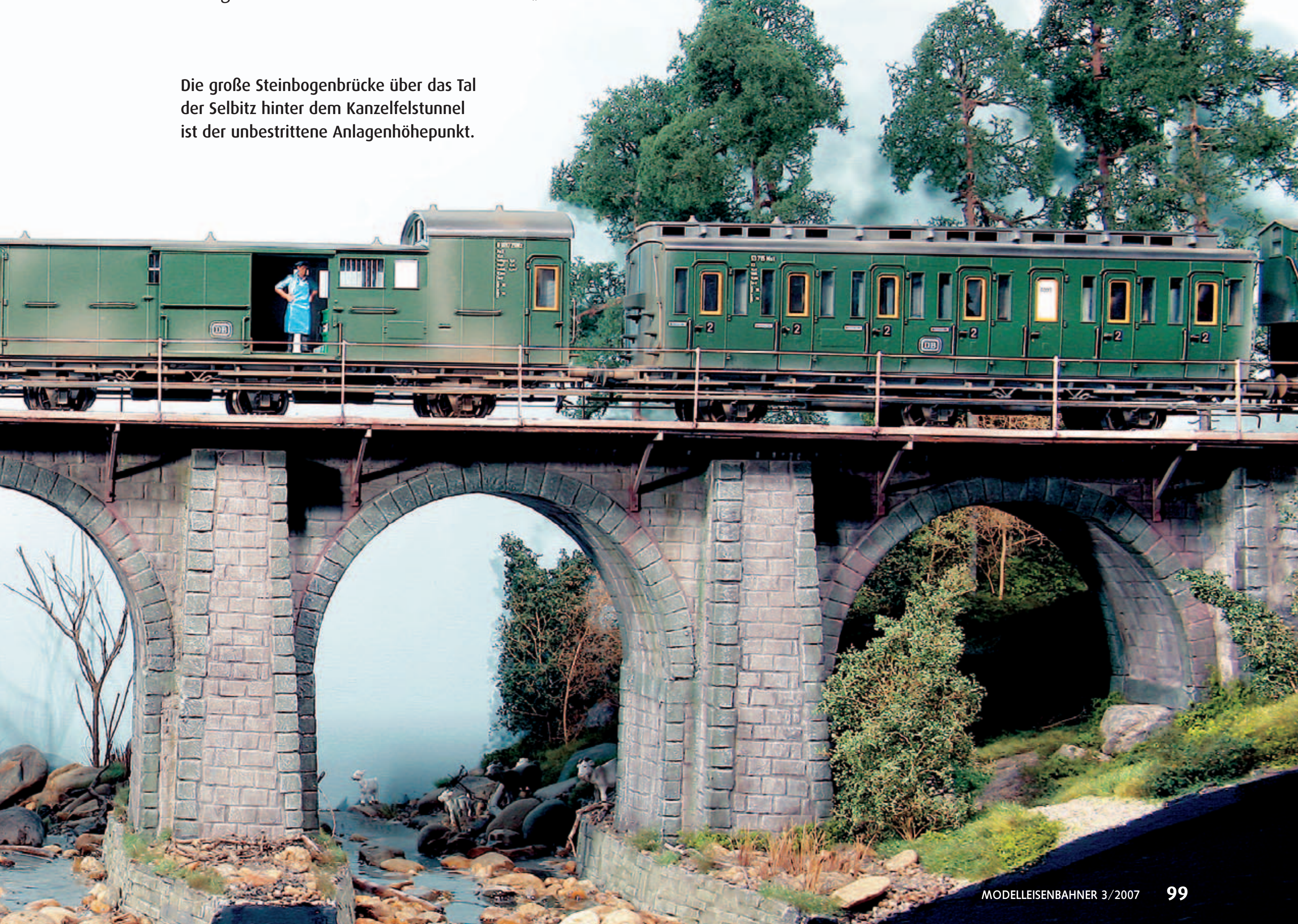
bislang noch jeder Anlagenverwirklichung zugute kam.

„Wir sind eben ein richtiger Freundeskreis und kein Verein", verrät Alain Vandergeten und gibt mir zu verstehen, dass er die Vorteile der Vereinsungebundenheit durchaus zu schätzen weiß.

Die kreativen Drei aus der Heimat von Comiczeichner Hergé und seinem Tin-Tin-Strip, bei uns als Tim und Struppi bekannt, fahren jedenfalls gut mit dieser Einstellung. Patrick Dalemans ist der Spezialist für den Landschaftsbau, Jan Nickmans zeichnet für Entwurf und Technik verantwortlich und Alain Vandergeten ist der Alleskönner im Team, dem auch die Öffentlichkeitsarbeit obliegt.

War PAJ bisher eher für Anlagenthemen aus dem eigenen Land eine feste Größe, kommt das gewählte Vorbild doch umso überraschender.

Die Idee, die fränkische Höllentalbahn nachzubauen, kam von Jan Nickmans: „Die An- →



Die große Steinbogenbrücke über das Tal der Selbitz hinter dem Kanzelfelstunnel ist der unbestrittene Anlagenhöhepunkt.



Es darf auch mal anachronistisch sein: Das Fuhrwerk mit den Kaltblütern stört die nahende Epoche-IV-Dampflok wenig.

regung bekam ich durch eine Artikelserie von Willy Kosak und ich war davon so angetan, dass ich dem Team vorschlug, einen Teil dieser Strecke in 1:32 nachzubauen."

Und warum gerade in Spur I und nicht in einer anderen Nenngröße?

„Ach wissen Sie, wenn man zuhause eine wunderschöne Spur-I-Lok stehen hat, dann will man sie nach Feierabend nicht nur in der Vitrine bewundern, sondern auch fahren lassen", lacht Alain Vandergeten.

Da das Patrick und Jan offensichtlich auch nicht anders erging, war die Entscheidung nicht schwer, wurde der Plan mit einem ersten Bauabschnitt schon 2001 in die Tat umgesetzt. „Auf einer Länge von siebeneinhalb Metern haben wir den Bahnhof Lichtenberg nachempfunden, mit je einem Schattenbahnhof auf beiden Seiten", schildert Vandergeten.

Immer nur hin und her zu fahren, befriedigte allerdings auf Dauer nicht: „Da blieb der Fahrspaß buchstäblich auf der nicht vorhandenen Strecke", erinnert sich Patrick Dalemans.

Die ideale Lösung: Ein Oval musste her. „Mit Schattenbahnhof", wirft Alain Vandergeten ein, „um die Anlage mit attraktiven, auch längeren Zügen versorgen zu können."



Durch- und Einblick: Der Güterboden offenbart seine inneren Werte erst bei geöffneten Schuppentoren.

Das wildromantische Tal der Selbitz von Marxgrün bis zur Mündung in die Saale also nur Bühne für den Auftritt der ebenso hochklassigen wie hochpreisigen Modellschienenfahrzeuge?

Die Antwort fällt eindeutig aus: „Unser Ansatz war,



Personenzug nach Blankenstein: Die Lok ist noch nicht in Sicht, Jan Derg wagt sich auf die verschmutzte Plattform.

erst kommt die Natur und dann die Eisenbahn", lässt Alain Vandergeten keinen Zweifel an den Prioritäten, Fahrspaß hin, Fahrspaß her. Und Landschaftsbauer Dalemans unterstreicht dies unter Verweis auf die aufwendige Bepflanzung: „Unser Hauptaugenmerk galt und gilt der Landschaft, die Eisenbahn macht nur einen Bruchteil des Ganzen aus."

Zweifellos, aber natürlich einen nicht unwesentlichen: Der Schienenstrang ist gleichsam der Erzählstrang, der rote Faden, der von Szene zu Szene führt und im Rundgang die Inszenierung schrittweise erfassen lässt. Womit wir unversehens wieder bei der Bühne wären.

Alain Vandergeten lacht. Patrick Dalemans verkneift sich den Anflug eines Lächelns. Jan Nickmans, der Jüngste in der Runde, schaut ein wenig irritiert. Aber dann verstehen alle drei Modellbauer, worauf ich anspiele: Die gerade im Hinblick auf die Nenngröße mit →



Unweit des Bahnhofs Lichtenberg wartet das von der Feldarbeit gezeichnete Trio auf die Vorbeifahrt des Schienenbusses.

Anlagen-Steckbrief

32-teilige I-Segment- und -Modulanlage in Plattenbauweise
Grundmaße: 14,75 x 8,0 m
Erbauer: PAJ-Modellbouw, Patrick Dalemans, Alain Vandergeten, Jan Nickmans
Bauzeit: Rund 3 Jahre
Epoche: IIIa/III; auch I/II
System: 2-L-Gleichstrom
Betrieb: Digital, Uhlenbrock-Intellibox
Gleislänge: Zirka 100 m
Gleismaterial: Hübner
Rollendes Material: Dingler, Kiss, KM1, Märklin, Hübner, Fulgurex, M+L
Anlagenthema: Eingleisige DB-Nebenstrecke
Vorbild: Fränkische Höllentalbahn
Besonderheiten: Eigenbau Hochbauten; Beleuchtung

Stilles Örtchen mit Herz: Ob man hier in Ruhe größere Geschäfte erledigen kann, ist aber offensichtlich Gemütssache.



Auftritt für Tristan, aber ohne Isolde: Das Höllental als Fahrzeugbühne

50 Zentimetern vergleichsweise geringe räumliche Tiefe der Bogensegmente legt natürlich den Vergleich mit einer Theaterbühne samt, zugebenermaßen, hier höchst aufwendig gestalteter Kulisse nahe. Und die Beleuchtung, pro Segment eine Lichtröhre, trägt ihr Teil bei.

„Es treten auf im ersten Akt ein Schienenbus, eine 41 und eine V 100, im zweiten Akt Adler, Esslingen und Tristan", spinnt Alain Vandergeten den Bühnenfaden weiter. Der Gedanke scheint dem 54-Jährigen zu gefallen.

Adler, Esslingen und Tristan? Eine Wagner-Oper gar?

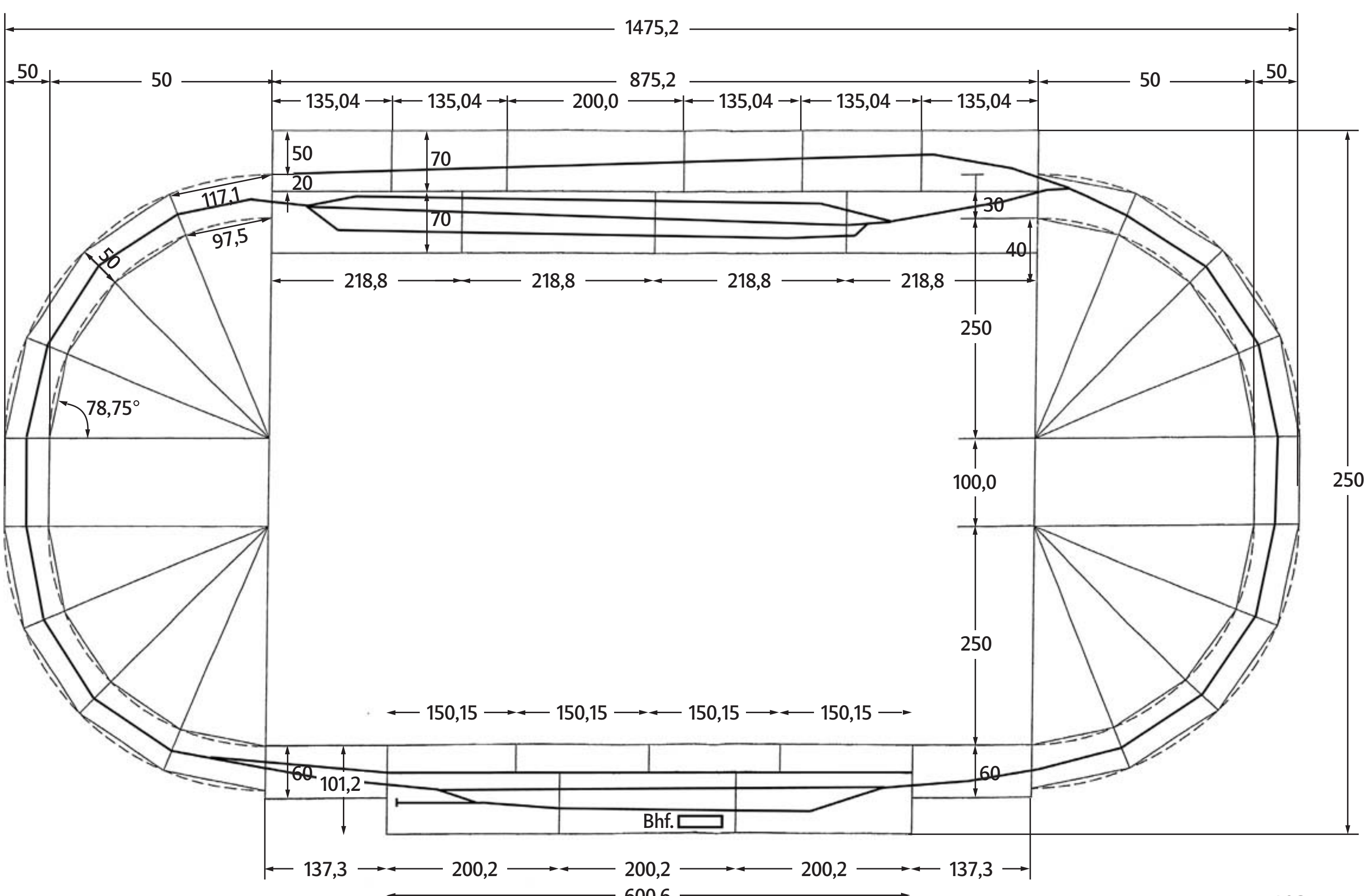
Vandergeten schmunzelt und erklärt: „Eigentlich haben wir Höllen-Taler uns auf die Epoche IIIa beziehungsweise III festgelegt, aber zum eigenen wie zum Vergnügen des Publikums drehen wir auch schon mal die Zeit zurück und lassen eben auch berühmte Loks mit ihren Garnituren aus der Epoche I oder II auf die Strecke."

Kein Wunder, dass sich so auch das eine oder andere unscheinbare Utensil, von den Hochbauten ganz zu schweigen, auf der Segmentanlage ausfindig machen lässt, das an die preußische Vergangenheit der Vorbildstrecke erinnert.

Die fränkische Höllentalbahn, nur fünfeinhalb Kilometer langer Teil der Strecke Triptis – Ziegenrück – Lobenstein – →



Ein Küsschen zum Abschied: Dem Minirock nach zu urteilen, spielt diese Szene eindeutig in den 60er-Jahren.



Zeichnung: PAJ-Modelbouw



Detailgetreu nachgebaut: Die typischen Steinbogenbrücken im Höllental gehören zu den Blickfängen der PAJ-Anlage.

Verblüffend realistisch: Der Maßstab 1:32 bietet gerade im Detail eine Fülle modellbauerischer Glanzleistungen.



Blankenstein – Marxgrün, war eben nicht nur landschaftlich höchst reizvoll, sondern auch in dieser Hinsicht etwas Besonderes: Obwohl die Strecke überwiegend auf bayerischem Gebiet lag, baute und betrieb Preußens Eisenbahnverwaltung die Bahn durch das enge und felsige Selbitztal. Was übrigens auch an den Kunst- und Hochbauten der ab 1982 demontierten Verbindung vom bayerischen Marxgrün mit Thüringens Blankenstein abzulesen ist, die gemäß den preußischen Baunormalien errichtet worden waren.

Auf einen Blick

PAJ-Modelbouw aus Belgien ist kein eingetragener Verein, sondern ein Freundeskreis. Das P steht für Patrick Dalemans, das A für Alain Vandergeten und das J für Jan Nickmans. Unterstützt wird das Trio unter anderen von Mitarbeiter Guido Duchateau. Die drei Belgier sind nicht nur in der Königsklasse aktiv. Sie betätigen sich auch in anderen Nenngrößen bis hinunter zu Z. Kontakt via Internet www.paj-modelbouw.be; via E-Mail patrick.dalemans@pandora.be, alainvandergeten@hotmail.com.

Foto: Haucke



Das PAJ-Modellbau-Trio aus Belgien: (V.lks.) Patrick Dalemans, Jan Nickmans und Alain Vandergeten sind ein eingespieltes Team.

„Ich glaube, diese besondere Atmosphäre einzufangen, ist uns gelungen“, meint Patrick Dalemans, während wir die Ausstellungsanlage umrunden.

Keine Frage, die Landschaft ist unter Verwendung etlichen Materials aus der Natur stimmig gestaltet; die figürlich belebten Szenen haben Pfiff; die Eigenbauten beeindrucken durch ihre Detailgenauigkeit.

Zweige, Seeschaum, Heki-Flor, ergänzt um Tannen und Birken von Anita-Dekor aus Roermond, begrünen das im Kern aus gipsüberzogenem Styropor bestehende Höllental. Stützmauern und Brücken entstanden im Gipsgießverfahren in der PAJ-Werkstatt. „Zur Armierung verwenden wir Fliegendraht“, wirft Vandergeten ein. Die Gebäude bestehen aus Polystyrol oder Sperrholz.

„Und nun kommt der Auftritt des Adlers“, bemerkt Alain Vandergeten und eilt zum Eigenbau-Steuerpult.

Womit wir erneut bei und auf der Bühne wären!

Karlheinz Haucke



Fotos: Markus Tiedtke

An der Zufahrt zum Ladegleis: Auch diese kleine Szene besticht durch ihre atmosphärisch dichte Gestaltung.

MODELLBAHN AKTUELL

ROCO ▸ *Französische Corail-Wagen in H0*



Die Corail-Wagen Atu, ABtu und Btu (Bild) werden jetzt ausgeliefert. Neben der stimmigen Formgebung und der sorgfältigen Bedruckung weisen die Wagen korrekte Ausführungen der Schürzen auf, die sich in den Drehgestell-Bereichen nur mit ausschwenkenden Teilen realisieren ließen. Der ursprünglich bayerische dreiklassige ABC4ü trägt jetzt DRG-Anschriften. In DR-Epoche-IV-Ausführung erscheint ein Rungenwagen Ks. Info: www.roco.cc.

RAILTOP ▸ *ÖBB-Eurofimawagen in H0*

In der aktuellen Lackierung der Vorbilder rollen der Zweite-Klasse-Wagen Bmpz und der Liegewagen Bcmz (Bild) der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) an. Den in der Probefahrt vorgestellten DB-Schlafwagen WLAs liefert Railtop auch als rubinroten Museumswagen der Passauer Eisenbahnfreunde. Info: www.railtronic.ch.



VAMPISOL ▸ *Bahndammdurchlässe in H0*



Aus kunststoffmodifiziertem Gips, meist ergänzt um Messingätzteile, bestehen die qualitativ hochwertigen Bausätze des Kleinserienherstellers Vampisol. Lieferbar sind bislang Bahndammdurchlässe nach Vorbild der hannoverschen Südbahn respektive Halle-Casseler Eisenbahn, exakt umgesetzt in 1:87, zum Beispiel der Durchlass Varlosen (Bild). Die wahlweise in weißem oder grauem Gipsguss ausgeführten Bauteile mit detaillierten Bauanleitungen sind einfach zu bearbeiten und ab der Epoche I einsetzbar. Info: Vampisol Eisenbahnmodellbau, Dipl.-Ing. Jens Kaup, Stieggasse 27, 34346 Hannoversch Münden, Tel. (05541) 9992005, Fax (05541) 33998, www.Vampisol.de.

LANGMESSER ▸ *Gießerei in H0*



Mit der Gießerei (Bild) erscheint Langmessers bislang größter Bausatz. Da bei der Erstellung des Ur-Modells Auhagen-Ziegelmauerwerksplatten verwendet wurden, lässt sich die Gießerei hervorragend mit den Ziegelbauten der Marienberger kombinieren. Vielfältige Möglichkeiten zur Aufstellung bietet das Set aus vier Hinterhofschuppen. Die neuen Baumrohlinge (Birke, Eiche, Buche) mit Höhen von 10 bis 13 cm fertigt Langmesser speziell für kleinere Baugrößen. Info: Wolfgang Langmesser, Am Schronhof 11, 47877 Willich, Tel. (02156)109389, Internet: www.langmesser-modellwelt.de.

BEMO ▸ *Verkehrsroter Triebwagen der Baureihe 624 in H0*



In Verkehrsrot präsentiert sich der zweiteilige DB-Triebwagen 624 als Epoche-V-Modell. Mit einem Mittelwagen lässt sich die Garnitur verlängern. Trotz maßstäblicher Länge bewältigt der Zug einen 360-mm-Radius. Zur Stromabnahme wird stets der jeweils führende Triebkopf herangezogen. Info: www.bemo-modellbahn.de.

US-Corner

1



Auch in TT gibt es den amerikanischen Diesellok-Klassiker EMD FP7 (Bild 1). Fahrgestell und Antrieb werden aus Großserienkomponenten beispielsweise von Tillig zusammengesetzt. In der bekannten Santa-Fe-Warbonnet-Lackierung befördert die F-Unit einen 40-Fuß-Box-Car derselben Bahngesellschaft und einen modernen Box Car der Montana Rail Link. Sowohl die Lok als auch die Wagen sind als undekorierte Bausätze oder als Fertigmodelle zu haben. Die Kleinserienmodelle sind zu beziehen über Modellbahnhof Geringswalde, Internet: www.modellbahnhof-geringswalde.de. Zwei moderne John-Deere-Planierraupen (Bild 2) finden sich auf einem HTTX-Flachwagen (Art.-Nr. 81933) von Athearn in H0. Der für ein Ready-to-roll-Modell sehr gut detaillierte 50-Fuß-Kühlwagen (Art.-Nr. 94519) der Santa Fe trägt klassisches Reefer-Yellow und eine Werbung für die Super-Chief-Personenzüge der Bahngesellschaft. Einen Wagen desselben Typs (Bild 3) offeriert Athearn auch in N, doch wirbt der Wagen für die Grand Canyon Line. Der Vertrieb erfolgt über Noch. Info: www.athearn.com und www.noch.com.

2



3



PREISER ▸ *Beachvolleyball in H0*

Sommerliche Gefühle kommen auf beim Anblick der H0-Beach-Volleyballerinnen (Bild). Zur weiteren Ausstattung des Gartenbahn-In- und Exterieurs sind zwei Bausatzpackungen mit sechs Stühlen beziehungsweise Fahrradständer und Werbetafeln gedacht. Info: Kleinkunst-Werkstätten Paul M. Preiser GmbH, Am Ruhbach 2, 91628 Steinsfeld, Tel. (09861) 94800, Fax (09861) 948080.



KLASSE KOHLEN AG ▸ *Echtkohle*

Im Rahmen eines Arbeitslehreprojektes bietet die Klasse M10 der Hauptschule Peißenberg echte Kohle in verschiedenen Körnungen (0,1-1,5; 1–2; 2–3; 3–5; 5–10; 8–16 mm) an. 250 g kosten günstige 1,25 Euro zuzüglich Porto. Info: www.klasse-kohlen.de.

KISS ▸ *Gedeckter Güterwagen Glmmhs in Spur I*

Aus Messing fertigt Kiss den gedeckten Güterwagen Glmmhs 57 für die Epochen III und IV. Der feinst detaillierte Zweiachser wird auch als Bananenwagen für beide Epochen und als Postwagen für die Epoche IV geliefert. Auch die Dampflok der DB-Baureihe 65 ist nun erhältlich. Info: Kiss & Erdt GmbH, Friedrichstr. 12a, 68519 Viernheim, Tel. (06204)986680, Internet: www.kiss-modellbahnen.de.

KEHRER TT ▸ *Sechsachser-E-Loks in TT*

Drei Sechsachser auf einen Streich stellt Matthias Kehrer vor. In den Vordergrund drängt sich die Baureihe 150 der Deutschen Bundesbahn (DB) in Cargo-Ausführung. Rechts dahinter wartet die Ae6/6 der schweizerischen Bundesbahnen SBB auf ihren Einsatz. Links hinten steht die österreichische 1010 in Epoche-IV-Lack. Alle drei Loks werden durch je einen Bühler-Motor angetrieben und sind mit Lichtwechsel ausgestattet. Info: Modellbau Matthias Kehrer, Am alten Bahndamm 55, 01328 Dresden, Tel. (0351)2164472, Internet: www.tt-modellbau.com.



Modellbahn Aktuell

FLEISCHMANN ▸ *Wechselstrom-17 und Post-Containerwagen in H0, digitale 86 in N*

Mit neu konstruierten H0-Post-Containern rollt der Sgns 691 (Bild) der DB AG an. Wechselstrom-Bahner dürfen sich auf die 17 der DRG freuen. DCC-Digitalbahner können 86 539 erwerben, die bereits mit Decoder ausgestattet ist. Info: www.fleischmann.de.



SCHUCO ▸ *Klassischer Mini-Cooper in H0*



Schon immer ein Fall für Liebhaber war der Mini-Cooper, so auch jetzt das rote H0-Modell des Klassikers mit weißem Dach (Bild). Ebenfalls kompakt, aber eine aktuelle Stadtautoversion ist der Mercedes-Benz A 200 in Silbermetallic, während das Vorbild des gleichfalls in der Edition 1 : 87 erschienenen BMW 645 Ci einer durchaus anderen (Gehalts-)Klasse angehört. Info: Dickie-Schuco GmbH u. Co.KG, Werkstr. 1, 90765 Fürth, Tel. (0911) 976504, Fax (0911) 9765415, Internet: www.schuco.de.

ASOA ▸ *Kastenstütze für Hübner-Wagen in I*



Für Hübner-Güterwagen (einzeln oder aus den Sets 2247-1-3-3 und 2247-2-4-4) bietet Asoa einen Satz Kastenstützen an. Sie werden fertig lackiert ausgeliefert und können mit einfachen Werkzeugen montiert werden. Ein Satz enthält 20 Stück für einen Waggon, die Fertigung übernimmt Petau. Infos: www.asoa.de.

TRIX ▸ *Bügelfalten-E 10 und E 40 in N*



Mit der E 10.3 in der Rheingold-Farbgebung (rechts) und der E 40 (links) bietet Minitrix nun auch den N-Bahnern zwei Vertreter der Bundesbahn-Neubau-E-Loks der 50er-Jahre an. Passend zur Bügelfalten-E10 wurden Rheingold-Buckelspeisewagen, -Aussichtswagen, Großraum- und zwei Abteilwagen, sämtlich ebenfalls Neukonstruktionen, ausgeliefert. Als DB-Epoche-IV-Variante rollt die rostgefeuerte 044 an. Im Gegensatz zur seinerzeitigen Prospektankündigung verfügt das N-Modell über keine automatische Systemerkennung von DCC oder Selectrix. Die Märklin-H0-Neukonstruktion der DB-01 ist jetzt auch als Gleichstrommodell erhältlich. Das Epoche-III-Schnellzugwagenset „Riviera-Express" vereinigt drei UIC-X-Abteilwagen der italienischen Staatsbahnen FS. In der Epoche IV war dagegen das Vorbild der SBB-Nahverkehrsgarnitur unterwegs. Das Viererset mit zwei Leichtstahlwagen Typ B, dem Leichtstahl-Gepäckwagen und der Re 4/4II ist eine Übernahme der gleichzeitig ausgelieferten Märklin-Zugpackung. www.trix-online.de.

HERPA ▸ *Henschel HS 140 als Hängerzug*



Für die Fulda Gummiwerke AG ist ein Hängerzug mit Henschel HS 140 unterwegs. Die Serie der Leichtbausätze moderner Hallen setzen die Dietenhofener mit einem Feuerwehrgebäude mit Diensträumen fort. Die Fahrzeughalle mit fünf Ständen bietet reichlich Platz zur Präsentation des örtlichen Feuerwehrfuhrparks. Info: www.herpa.de.

MÄRKLIN ▸ *Thomas und seine Freunde in H0*





Nach der Alpha-Bahn unternimmt das Göppinger Traditionsunternehmen einen neuen, vielversprechenden Versuch, die Kinder wieder für die elektrische Eisenbahn zu begeistern: „Thomas the Tank Engine“, Thomas und seine Freunde (Bild oben) von der Insel Sodor, erleben nun auch auf dem C-Gleis ihre Abenteuer, einst erdacht von Wilbert Awdry, weitergeschrieben von dessen Sohn Christopher. Mit dem vierteiligen SBB-Nahverkehrszug stellt Märklin die H0-Neukonstruktionen der Leichtstahlwagen Typ B (Bild unten) vor. Einzeln erhältlich sind darüber hinaus der Leichtstahl-Sitzwagen erster Klasse, Typ A, sowie der Leichtstahl-Speisewagen Typ WR. Mit der DB-182 004-2, der so genannten Porsche-Lok, erhält der H0-Bahner ein brandaktuelles Epoche-V-E-Lok-Modell. Das digitale Weichenantrieb-Set besteht aus dem elektrischen Weichenantrieb und einem Einbau-Digitaldecoder. Im Ursprungszustand mit Kastentender rollt die K.P.E.V.-P 8, eine Einmalserie für die Märklin-Händler-Initiative (MHI), auf die Z-Gleise. www.maerklin.de.

KIBRI ▸ *Winterdienst-Fahrzeuge und Stadtmauern in H0*

Wie üblich als Bausätze liefert Kibri einen Mercedes Actros mit Meiller-Kipperaufbau, Schneepflug und Streugerät. Auch der Fendt-Traktor 926 mit Amazone-Streugerät und Schneepflug sorgt für freie H0-Straßen. Die Modell-Altstadt kann man mit den Stadtmauer-Bausätzen nach Vorbildern aus Weil der Stadt stilvoll umzingeln. Stilistisch hervorragend zur Stadtmauer passt das Heimatmuseum Nürtingen, das ebenfalls Fachwerk-Elemente trägt. Info: www.kibri.com.

Modellbahn Aktuell

TILLIG ▸ *Epoche-IV-Mitteleinstiegswagen in TT*



Als DR-Epoche-IV-Variante im grünen Kleid macht der Mitteleinstiegswagen E5 (Bild), als Formneuheit zuerst im Epoche-III-Set in den Farben der Leipziger S-Bahn ausgeliefert, ebenfalls eine gute Figur. www.tillig.com.

LEMATEC ▸ *SNCF-Krokodil CC14000 in H0*

Die Stabübergabe von Lemaco zu Lematec hat stattgefunden. Beim ersten von Lematec gelieferten Modell handelt es sich um die französische E-Lok-Baureihe CC 14000 (Bild). Da die Produktphilosophie von Lemaco übernommen wurde, besteht das Modell selbstverständlich aus Messing und verfügt über einen hochwertigen Antrieb. Für Spur-0-Freunde liefert Lematec die französische 1'D-Dampflok der SNCF-Baureihe 140 C. Info: Lematec SA, Case Postale 97, CH-1890 Saint-Maurice, Tel. (0041)244630250, Internet: www.lematec.ch.



WIKING ▸ *Krampe-Muldenkipper und MAN-Pritschenkipper mit Ladekran in H0*



Dem modernen H0-Landwirt kommt das Modell des Krampe-Halfpipe-Muldenkippers (li.) gerade recht. Ebenfalls eine Wiking-Formneuheit ist der MAN TGL-Pritschenkipper mit Ladekran (Mitte). Der Meiller-Abrollkipper MAN TGA M (re.) wurde einer Modellpflege unterzogen. Ein Wiedersehen mit einem Feuerwehrwagen aus dem Wiking-Sortiment der 60er-Jahre beschert der Mercedes-Benz L1413 als Flugplatz-Löschfahrzeug, begleitet vom 56-er Opel Caravan als H0-Einsatzleitwagen www.wiking.de.

BORN ▸ *Paketpostwagen der Schweizer Post in H0*

Den im vergangenen Jahr vorgestellten Paketpostwagen der Schweizer Post liefert Born jetzt in einer Einmalauflage als Werbewagen Post-Pac. Das Kunststoff-Modell basiert auf einem Großserien-Fahrwerk und ist mit zahlreichen Messingteilen verfeinert. Zum Supern der Seetal-Krokodile von Märklin/Trix fertigt Born einen Geländersatz (geätzt). Info: Modellbaustudio Born, Kluggasse 12, Postfach 1704, CH-8640 Rapperswil, Tel. (0041)552111303, E-Mail: info@modellbaustudio.ch.



HAPO ▸ *23-m-Drehscheibe in N*

Hapo fertigt in N das Fertigmodell einer im Bw Augsburg stehenden 23-m-Drehscheibe. Die Bühne besteht aus Messing, die Grube aus Kunststoff. Nach Vorbild von Orenstein & Koppel entsteht das Messing-Fertigmodell einer dreiachsigen Waldbahndampflok O&K T112-Rt237. Info. Hapo, H. Poitner, Bachfeldstr. 4, 86899 Landsberg, Tel. (08246)1552, Internet: www.hapo-bahn.de.

TT-CLUB BERLIN ▸ *Td-Variante in TT*

Als Epoche-V-Farbvariante stellt der TT-Club Berlin einen zweiachsigen Schüttgutwagen vor, der eine vom Standardwagen abweichende Dachform mit vier Einzelöffnungen hat. Info: www-tt-club-modellbahn.de.

SINSHEIM

Echtdampf zum Elften

Ein kleiner Ort abseits der großen Strecken wurde vom 12. bis 14. Januar wieder zum Ziel für große und kleine Dampfenthusiasten. Das elfte Sinsheimer Echtdampftreffen hatte begonnen, man konnte in die recht gut mit internationalen Dampfschwaden gefüllte Hauptmessehalle eintauchen und sich an den weit über 1000 Lokomotivmodellen und ebenso vielen Wagen erfreuen, die auf mehr als fünf Kilometern Gleislänge ihre Runden drehten. Auch recht junge Lokführer stellten ihr Können unter Beweis, wenn sie am Regler der Diesel- oder Dampfloks für Begeisterung bei den Fans sorgten. Zahlreiche Modelle aller Traktionsarten, die in filigraner Kleinarbeit in unzähligen Arbeitsstunden entstanden sind, wurden vielfach bewundert, fotografiert und gefilmt. Auch konnten auf den extra aufgestellten Podesten die Modelle hautnah besichtigt werden, ihre Erbauer gaben bereitwillig Auskunft. Hauptanziehungspunkt für die Besucher waren die drei großen Drehscheiben, wo man dem Aufrüsten der Loks zusehen konnte, sowie die in einer angeschlossenen Halle untergebrachte riesige Schiebebühne, wo komplette Züge vorbereitet wurden und viele Loks auf ihre nächsten Einsätze warteten. Freunde der RC-Modelle kamen bei einem großen, voll funktionsfähigen Verladesilo auf ihre Kosten, wo per Bagger Schüttgüter in bereitstehende Güterwagen geladen wurden. In einer weiteren Halle wurde dem Publikum die Möglichkeit zur Mitfahrt auf 5-Zoll- und $7^1/_4$-Zoll-Spur geboten. Ein langer Tunnel sorgte für Spaß und volle Züge. Ein großes Wasserbassin mit Hafen zeigte den Umschlag aufs Schiff, ebenso wurde ein Lkw-Verkehr mit funkgesteuerten detailgetreuen Fahrzeugen simuliert. Nebenan traf man sich in der Ausstellung der Hersteller, wo man alles, was das Bastlerherz begehrt, besichtigen oder kaufen konnte. Anschließend konnte man das Technikmuseum oder die Eisenbahnfreunde Kraichgau besuchen. Man freut sich schon heute auf das zwölfte Echtdampftreffen; es findet vom 11. bis 13. Januar 2008 in der Messe Sinsheim statt. *mm*



An drei solcher Drehscheiben wurden die Lokomotiven für den Einsatz präpariert.

Fotos (2): M. Mann



Wann kann man schon mal zuschauen, wie Dampf-Lok-Modelle gefüttert werden?

MODELLBAHN AKTUELL

MÄRKLIN

Höhere Investitionen, aber Aus für Standort Sonneberg

„Mit Kostenreduzierung und strafferem Produktionsverbund sichern wir den Standort Deutschland und machen Märklin zukunftsfest“, betonte Dr. Ulrich Wlecke, Sprecher der Geschäftsführung, bei der Vorstellung des von Märklin-Geschäftsleitung und -Aufsichtrat am 10. Januar 2007 beschlossenen Zukunftskonzepts. Dabei setzt das Traditionsunternehmen nach eigenem Bekunden unverändert auf den Fachhandel, hat aber mit dem Märklin-Online-Shop seit dem 9. November 2006 auch einen neuen Vertriebsweg eröffnet.

Den angekündigten Investitionen in Fertigungsanlagen, Forschung und Produktentwicklung, in Marketing und Vertrieb, um 50 Prozent auf 15 Millionen Euro für das laufende Jahr erhöht, und einem zum ersten Mal seit 2002 wieder gestiegenen Umsatz stehen die Schließung des Standorts Sonneberg sowie weiterer Stellenabbau in Nürnberg und Göppingen gegenüber. „Unsere Initiativen für neues Wachstum schlagen sich in Umsatzbelebung nieder, das rechnet sich aber nur, wenn wir die Kostenstruktur nachhaltig anpassen und vor allem Produktions- und Verwaltungskosten in Deutschland auf ein wettbewerbsfähiges Niveau senken“, begründete Dr. Wlecke die beabsichtigten Arbeitsplatzeinsparungen, die vor allem in Sonneberg für Aufregung sorgten. Dort verlieren alle 220 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen ihre Stellen, während in Nürnberg 30 und in Göppingen 60 Arbeitsplätze durch betriebsbedingte Kündigungen abgebaut werden sollen.

„Wir wissen, dass hinter jeder einzelnen Stelle, die wir streichen müssen, ein Schicksal steht. Unsere Verantwortung ist es aber auch, Märklin nachhaltig und langfristig erfolgreich zu gestalten“, warb der Interimsmanager der Restrukturierungsberatungsfirma Alix-Partners, Dr. Wlecke, um Verständnis.

„Der Aufsichtsrat und die neue Geschäftsführung wollen Märklin zum alten Glanz zurückführen, und die bereits eingeleiteten Initiativen zeigen erste Erfolge“, zeigte sich Märklin-Aufsichtsratsvorsitzender Michel Perraudin nicht unzufrieden, fügte hinzu: „Die Marke Märklin hat einen legendären Ruf, kann aber nachhaltig am Markt nur dann bestehen, wenn wir noch effizienter und mit einer wettbewerbsfähigen Kostenstruktur arbeiten. Mit den jetzt verabschiedeten Maßnahmen schaffen wir die dazu notwendigen Voraussetzungen.“

In Gesprächen mit Betriebsrat und Gewerkschaften will sich die Märklin-Geschäftsführung um eine einvernehmliche Lösung bemühen, ein Sozialplan soll vereinbart werden. Nach Firmenangaben sollen die Restrukturierungsmaßnahmen in der zweiten Jahreshälfte bereits umgesetzt sein. *hc*

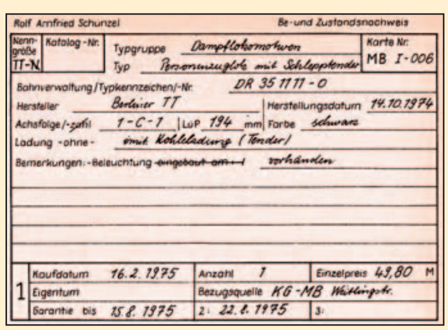


Aktuelle Neuheit in Spur I: Die 94.5 erfährt in der nächsten Ausgabe noch eine ausführliche Würdigung.

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 30 JAHREN: Reparatur-Kartei

„Wer nun eine gewisse Anzahl Triebfahrzeuge besitzt, steht eines Tages vor der Frage: ‚Wann habe ich diese Lokomotive zuletzt gereinigt, geölt oder die Kohlebürsten nachgesehen?‘“ Vor genau dieser Frage stand auch DMV-Mitglied Dr. Rolf A. Schünzel aus Berlin und er lieferte in der MODELLEISENBAHNER-Ausgabe 3/1977 die Antwort: „Die einfachste Form, die Reinigungsdaten auf der Originalpackung zu vermerken, stößt bald auf Grenzen. ... Also muss eine richtige Nachweisführung her. Nach allgemeinen Erfahrungen – zum Beispiel aus der Wirtschaft – kann den Bedingungen am besten mit einer Kartei entsprochen werden.“ Dazu legte Dr. Schünzel zwei Formen von A6-Karteikarten an: Form A für den Nachweis von Pflege und Reparatur bei Triebfahrzeugen und Form B für die Bestandsübersicht für sonstiges rollendes Material. Während jedes Triebfahrzeug eine eigene Nachweiskarte A erhält, genügt bei Wagen eine für eine Wagengruppe. Auf der Vorderseite wird jeweils Fahrzeugart und Erwerb dokumentiert. Auf der Rückseite der A-Karten werden die vorgenommenen Arbeiten und die Fremdreparaturen eingetragen, die Rückseite von B-Karten enthält lediglich eine Registrierung von Nachkäufen gleichen Typs. Eines verhehlt Dr. Schünzel allerdings nicht: „Daß dabei selbstverständlich zusätzliche Arbeit entsteht, wird nicht verheimlicht.“



Rolf Arnfried Schünzel — Be- und Zustandsnachweis

Nenngröße: TT-N | Katalog-Nr.: | Typgruppe: Dampflokomotiven | Typ: Personenzuglok mit Schlepptender | Karte Nr.: MB I-006

Bahnverwaltung/Typkennzeichen/-Nr.: DR 35 1111-0

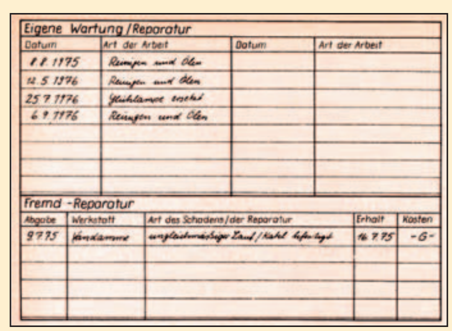
Hersteller: Berliner TT | Herstellungsdatum: 14.10.1974

Achsfolge/-zahl: 1-C-1 | LüP: 194 mm | Farbe: schwarz

Ladung -ohne-: mit Kohleladung (Tender)

Bemerkungen: -Beleuchtung ~~eingebaut am~~ vorhanden

1	Kaufdatum 16.2.1975	Anzahl 1	Einzelpreis 49,80 M
	Eigentum	Bezugsquelle KG-MB Wattingstr.	
	Garantie bis 15.8.1975	2: 22.8.1975	3:



Eigene Wartung/Reparatur

Datum	Art der Arbeit	Datum	Art der Arbeit
8.8.1975	Reinigen und Ölen		
14.5.1976	Reinigen und Ölen		
25.7.1976	Glühlampe ersetzt		
6.9.1976	Reinigen und Ölen		

Fremd-Reparatur

Abgabe	Werkstatt	Art des Schadens/der Reparatur	Erhalt	Kosten
9.7.75	[illegible]	ungleichmäßiger Lauf/Kabel [illegible]	16.7.75	-G-

QSI-DECODER

Programmgemäß programmieren?

● Des öfteren berichten Digital-Bahner von Problemen bei der Programmierung von US-Sounddecodern der Hersteller Quantum Sound Inc. (QSI) und Model Rectifier (MRC) mit europäischen Zentralen. QSI-Decoder finden sich beispielsweise in Loks von Atlas, Broadway Limited oder Life-Like/Walthers. Die ersten Kandidaten waren ESUs ECoS und die LZV 100 von Lenz, mit denen eine QSI-Lok (GE C30 von Broadway Limited) und eine MRC-Lok (Big Boy von Athearn) programmiert werden sollten. Die ECoS bietet durch das Display eine bequeme Form der Programmierung. Man stellt die Lok aufs Programmiergleis und wählt an der ECoS im Menü „Decoder ändern" die Seite „erweitert" aus und lässt die ECoS den Decoder auslesen. Anschließend ändert man die Werte nach Belieben. Chancenlos war die ECoS beim Big Boy, der bei Programmierversuchen den Überlastschutz der Zentrale aktivierte. Bei der LZV 100 von Lenz ließen sich beim Big Boy problemlos alle Werte selbst im Hauptgleis-Modus ändern. Bei QSI-Decodern muss man mit der LZV 100 aber den Programmiergleis-Modus nutzen. In den nächsten Ausgaben werden wir weitere Zentralen mit der Programmierung der US-Decoder betrauen. Bitte berichten Sie uns von Ihren Erfahrungen bei der Programmierung von Decodern (auch europäischen) unter Angabe der Zentrale, des verwendeten Programmiermodus und ob Booster angeschlossen sind. Geben Sie bitte für Rückfragen eine Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an.

F-METZ

Internationale Ausstellung

● Am Wochenende 17. und 18. März findet im französischen Metz die dritte Modellbauausstellung mit der fünften Börse unter dem Titel „Expomodel 2007" statt. Dazu lädt der Club de Trains et de Miniatures in den Salle Europa in Montigny de Metz ein. Geöffnet ist an beiden Tagen von 9 bis 18 Uhr, nähere Informationen sind erhältlich unter Tel. (0171) 5031201 oder www.khw-net.de.

ARENA TRIER

Jahresend-Börse

● Welchen Erfolg hat es, zwischen Weihnachten und Silvester eine Modellbahnbörse abzuhalten? Die Antwort lieferte ein Tauschmarkt, der am 30. Dezember in der Arena Trier stattfand. Von Händlern waren unterschiedliche Eindrücke zu hören: Einzelne sprachen von zurückhaltendem Kaufverhalten, während andere sich zufrieden zeigten. Der Veranstalter verwies unter anderem darauf, dass viele potentielle Käufer ihre Monatslöhne gerade erst erhalten hätten. Immerhin musste die Börse aus dem benachbarten Schweich nach Trier verlegt werden.

pw

MESSE-KALENDER

16.–18. FEBRUAR 2007:
Erlebnis Modellbahn, Dresden, Messe.

15.–18. MÄRZ 2007:
Faszination Modellbau, Sinsheim, Messe.

23.–25. MÄRZ 2007:
Wunderwelt Modellbau, A-St. Pölten

18.–22. APRIL 2007:
Intermodellbau, Dortmund.

WIEKRA

OHE-Sechsachser in H0

● Den legendären sechsachsigen Deutz-Dieselloks DG 2000 C'-C'M der Osthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE) setzt Wiekra jetzt in Kleinserie ein Denkmal. Das H0-Modell wird einen Messing-Rahmen, ein Kunststoff-Gehäuse und Allradantrieb erhalten. Die Auslieferung des in Gleich- und Wechselstrom lieferbaren Kraftpaketes ist für den Herbst 2008 angepeilt. Früher, nämlich bereits im Herbst 2007, hat der Großraumdieseltriebwagen (GDT) in Ausführung der Mittelweserbahn sein Rollout. Info: Wiekra, Növenthien 10, 29562 Suhlendorf, Internet: www.wiekra.de.



Foto: Deutz

Die beeindruckenden DG 2000 C'C'M aus dem Hause Deutz sind 2008 als H0-Modelle erhältlich.

IMPRESSUM

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 20, gültig ab Heft 1/2007,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-18
Fax (0211) 690 789-80
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,80 €
Jahres-Abonnement
Inland: 44,40 €
Schweiz: 85,70 sFr
EU-Länder: 55,60 €
Andere europäische Länder: 62,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5
85386 Eching
Telefon (089) 31906-0
Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen, Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50, IBAN DE 89360700500286011200, Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich, Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28, BLZ 60000

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422



Foto: Rotthowe

LUXURIÖSER LANGLÄUFER

Der Name „Merkur" stand mit Ausnahme einer Fahrplanperiode immer für hochwertigen Reiseverkehr bei der Bundesbahn. Die Bespannung hielt nicht selten für den Lok-Fan Überraschungen bereit.



Foto: Rainer Albrecht

SCHWABEN-SCHATZ

Ein besonderes Schmuckstück für jeden Württemberg-Liebhaber ist Bemos H0e-TssD. Rainer Albrecht gibt Tipps für die Montage.

EINMAL ERSTER STOCK

Liftanlagen, speziell Aufzugstürme, gehören wie Lärmschutzwände zur modernen Bahn. Matthias Fröhlich macht den H0-Selbstversuch.



Foto: Fröhlich

Das April-Heft erscheint am **21. März** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch



Foto: Frickel

MODERNE BAHNWELTEN

Auf seiner H0-Anlage gestaltet Reinhard Kandler die Bahn von heute in charakteristischen Szenen.

VIELFALT UND TRADITION

Die automatische Mittelpufferkupplung hat viele Formen und Einsatzbereiche.



Foto: Petrovitsch

Außerdem

Nürnberg-Parade

Im zweiten Teil stehen die Messeneuheiten im Zubehör, bei Modellautos, Elektronik und aus Kleinserien im Mittelpunkt.

Hauptstadt-Kurven

Trotz Zweiten Weltkriegs und der Teilung blieb die Stadtbahn eine feste Größe im Verkehr mitten durch Berlin.

Altbaukessel-94.5

Auf die Königsspur schickt Märklin die preußische T16.1 als Bundesbahn-Tenderlok.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.